
PÉTERFFY GERGELY

VASÚT ÉS VASUTASOK A BORSODI IPARVIDÉKEN A II. VILÁGHÁBORÚ UTÁN A MÁV MISKOLCI ÜZLETVEZETŐSÉG TÖRTÉNETE 1944–1948*

Tanulmányunk célja vázlatosan bemutatni a Magyar Államvasutak Miskolci Üzletvezetőségének II. világháborút követő újjáépítési időszakát. Korábban már bemutattuk a Pécsi Üzletvezetőség 1944–1948 közötti történetét, igaz, akkor kevesebb üzemviteli forrás állt rendelkezésre.¹ Ennek fényében lehet érdekes, hogy az ország két ellenkező végén lévő üzletvezetőség a sok hasonlóság és legalább annyi eltérés mellett hogyan szervezte újjá önmagát. A MÁV vonalhálózatát hat üzletvezetőség között osztották fel, ezek látták el a középszintű vezetést.² A vasúthálózat nagysága alapján ugyan a miskolci volt a legkisebb, ám a gazdasági életben jelentős szerepet játszó borsodi szénmedence és a ráépülő iparvidék miatt kulcsfontosságú volt vasútvonalainak mielőbbi újranyitása a helyreállítás és a jóvátétel terhei alatt görnyedő ország számára. Annál is inkább, mert a nagyjából 8000 km-es országos vasúthálózatból 724 km-t irányító Miskolci Üzletvezetőség súlyos veszteségeket szenvedett el mind pályalétesítményekben, mind járművekben, mind a kiszolgáló infrastruktúrákban. Az üzletvezetőség a Zagyva és a Tisza folyók, valamint az országhatár által közrefogott terület vasúthálózatának irányításáért felelt.³

Tanulmányunk alapvetően a MÁV Igazgatóság részére havonta készített üzletvezetőségi jelentéseket, illetve az ezekből összeállított havi üzemgazdasági jelentéseket dolgozza fel. Minden üzletvezetőség a hónap utolsó dekádjában elkészítette részletes jelentését, amiben az egyes szolgálati ágak szerint számolt be az elmúlt hónap fejleményeiről. Részben ezekből készültek el azok a műszaki-gazdasági jelentések is, amelyek már szigorúan csak az üzemvitelre fókuszáltak, és amit a következő hónap első felében megtartott Igazgatósági, illetve Üzletigazgatói értekezleteken röviden szóban bemutattak és megvitattak.

* A kutatást az EFOP-3.6.1-16-2016-00001 „Kutatási kapacitások és szolgáltatások komplex fejlesztése az Eszterházy Károly Egyetemen” című projekt támogatta.

1 Péterffy Gergely: A Dél-Dunántúl vasúti közlekedése a II. világháború után. In: Mozaikok a 18–20. századi magyar és egyetemes történelemből. Szerk. Ballabás Dániel. Eger 2017. 181–204.

2 A MÁV hat üzletvezetőségének székhelyei az 1945. tavaszi át(vissza)szervezések után Budapesten, Miskolcon, Debrecenben, Szegeden, Pécsen és Szombathelyen voltak.

3 A Hatvan–Salgótarján–Somoskőújfalu vasútvonal hol a budapesti, hol a miskolci üzletvezetőséghez tartozott, a vizsgált korszakban a Budapesti Üzletvezetőség alá tartozott.

Az üzletvezetőségi jelentések azonban nemcsak az adott vasúthálózat infrastruktúrájáról számolnak be, hanem értékes információkat nyújtanak egy-egy régióban zajló gazdasági és társadalmi folyamatokról, mint például a mezőgazdasági terményszerkezet átalakulása,⁴ járványok lezajlása, vagy éppen a helyi társadalmi és politikai feszültségek.⁵

A MÁV központi iktatású iratai, valamint a közlekedésügyi tárca dokumentumai nélkül nem kapnánk teljes képet a Miskolci Üzletvezetőségről, ahogy a visszaemlékezések és újságok is fontos adalékokat tartalmaznak. A személyforgalom fejlődésénél a korabeli menetrendek nyújtanak támpontot, nem feledkezve meg arról, hogy a hétköznapiak valósága gyakran felülírta a menetrendet, így a menetidő- és utazási sebesség-számítások és összehasonlítások nem tekinthetők abszolút értékeknek, de jó indikátorai a személyforgalomban történt változásoknak.

Legfontosabb vasútvonalnak a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely nemzetközi fővonal számított, nemcsak a főváros és a borsodi iparvidék összekötése miatt, hanem mert a jóvátételi szállítások, valamint a szovjet katonai forgalom jelentős része is – különösen amikor a helyreállított záhonyi Tisza-hidat elvitte az árvíz 1946 tavaszán – ezen a vonalon zajlott. Érthető módon igyekeztek mielőbb visszaépíteni ezért Budapest és Miskolc között mindkét vágányt, ez végül 1948 őszére sikerült.⁶ Szintén komoly feladat hárult a hegyvidék és az Alföld találkozásánál futó fővonalból kiágazó Miskolc–Bánréve–Ózd és a Füzesabony–Debrecen vasútvonalakra. Előbbi a borsodi iparvidéket kapcsolta be az országos vérkeringésbe, utóbbi pedig az alföldi mezőgazdasági termények és termékek hozzáférését biztosította. Jóllehet a füzesabony–debreceni vonal helyi érdekű vasút volt, a harcok után gyorsan helyreállított tiszafüredi vasúti híd emelte a vicinális jelentőségét és forgalmát, hiszen a környező vasúti Tisza-hidak – mint a tokaji vagy a tiszalöki – helyreállítása csak a vizsgált időszak után fejeződött be. Országos szinten kevésbé fontos vonalnak számított még a Kisterenye és Kál–Kápolna közötti vicinális, ami a salgótarjáni és miskolci fővonalakat kötötte össze, kiszolgálva a Mátra és a Bükk erdőszeteit, valamint a recski réz- és színesfémbányát. Hasonló szereppel bírt az Eger–Putnok mellékvonal, amelyen az egercsehi szénbánya, a bélapátfalvi cementgyár és mészkőbánya, valamint a szilvásvárad erdőszet termékeit szállították. Itt kell megemlíteni a Barcika–Ormosbánya és a Boldva-völgyi vicinálisokat is, amelyek a környék szénbányáit, illetve a rudabányai vasércbányát – az ország egyetlen vasércbányáját – szolgálták ki. A miskolci fővonalból délre kiágazó mellékvonalakon elsősorban agrártermékeket fuvaroztak, illetve cukorrépát a hatvani,

4 Péterffy G.: A Dél-Dunántúl vasúti közlekedése... i. m. 195.

5 Lásd például Gosztonyi Béla debreceni és Cserta László szegedi üzemigazgatók beszámolóit az üzletvezetőségük területén történt vasutasok elleni „népítéletekről” az 1946. március 11-i üzemigazgatói előértekezleten. Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (továbbiakban: MNL OL) Z 1523. f. 67. cs.

6 Ludason ünnepélyes keretek között átadták a Hatvan–Miskolc II. vágány utolsó helyreállított szakaszát. Észak-Magyarország, 1948. október 5. 5.

selypi és szerencsi cukorgyárakba, valamint dohányt az egri és sátorlajújhelyi dohánygyárakba. Idesorolható a Miskolc–Hidasnémeti másodrangú fővonal – amelyen a háború előtt a kassai vonatok is közlekedtek, de a vizsgált időszakban csak helyi személyforgalom bonyolódott le – valamint a Zemplén nyugati peremén vezető Szerencs–Hidasnémeti vicinális, amelyen a tálliai kőbánya kivételével szintén csak mezőgazdasági terményeket szállítottak.

Háborús károk

Az üzletvezetőség vasúti infrastruktúráját ért károk nagyobb részét a visszavonuló németek által elkövetett rombolások és elhurcolások tették ki. Természetesen a harci cselekmények is jelentős veszteséget okoztak az infrastruktúrában. Nagyobb angolszász légitámadás csak a miskolci rendező pályaudvart és a fűtőházakat érte 1944. június 2-án és augusztus 28-án, amelyek során gyakorlatilag megsemmisült a csapatszállítások szempontjából (is) létfontosságú rendező pályaudvar és a vontatási létesítmények.⁷ Itt említendő a Budapesti Üzletvezetőséghez tartozó hatvani pályaudvar 1944. szeptember 20-i amerikai bombázása is, ami szintén súlyosan csökkentette a miskolci fővonal kapacitását – hosszú évekig. Az okozott károkat először 1945 tavaszán, majd nyarán foglalta össze az üzletvezetőség, bár ekkor még nem álltak rendelkezésre a pontos adatok.⁸ Az alaposabb összefoglaló jelentés a károkról 1947 tavaszán készült el. A MÁV Igazgatósága ekkor határozta el, hogy a szokásos igazgatósági és üzletigazgatói értekezleteket az egyes üzletvezetőségeken fogják tartani, módot adva helyzetük alaposabb megismerésére, illetve a helyi politikai és közigazgatási vezetők kívánságainak meghallgatására, valamint a helyi kamarák és nagyobb vállalatok képviselőivel való tárgyalásra. 1947. május 12–13-án a Miskolci Üzletvezetőség látta vendégül az Államvasutak vezetőségét.⁹

Az üzletvezetőség kezelte vasúthálózat a Felvidék és Kárpátalja visszacsatolásával 1524 km-re nőtt, majd a trianoni határok visszaállítása után 724 km-re csökkent. Ráadásul ennek is számottevő része járhatatlanná vált a német rombolások miatt. Az eger–putnoki vonal mindhárom alagútját berobbantották, a Kisterenye–Kál–Kápolna vonal középső részét pedig egy speciális ekeszerű – úgynevezett farkasfog – szerkezettel „szántották fel”, középen kettévágva a talpfákat. Számos helyen felrobbantották a hidakat, vagy egyszerűen néhány sínmezőt aknáztak alá. A fel nem robbant aknák hatástalanításáig nem indulhatt meg a helyreállítás, amit először az orosz, majd a demokratikus honvédség

7 Mohay László – Bory Endre – Fojtán István: A miskolci fűtőház története. Budapest 2003. 84–86.

8 MÁV Szolgáltató Központ. Archívum. (továbbiakban: MÁV Arch.) BG. 1. d. Miskolci Üzletvezetőség jelentése a front átvonulása óta eltelt időszakról, 1945. július 22. (Továbbiakban: Miskolci Üzletvezetőség beszámolója, 1945. július 22.)

9 MNL OL Z 1523. 68. cs. 1947. május 12-i értekeztet Borsod vármegye érdekképviselői szerveivel, és a május 13-i igazgatósági és üzletigazgatói értekezletek jegyzőkönyvei.

megszervezésével a magyar utászalakulatok végeztek. Nem minden robbanószert sikerült eltávolítani, előfordult, hogy csak évekkel a háború után derült ki egy-egy vágány vagy váltó aláaknázottsága! Edelény állomáson 1950 nyarán egy hétköznapi váltójavítás során derült fény rá, hogy a szerkezetet aláaknázták a visszavonuló németek, de valamiért nem lépett működésbe. Mivel a váltószerkezet nem volt sem fekszing, sem irányhibás, ezért évekig nem végeztek szabályozást, így több mint öt évig haladtak át rajta a vonatok.¹⁰ A térségbeli súlyos német pusztítás magyarázata – különösen az, hogy nem kizárólag fővonalak, hanem összekötő, észak-déli irányú mellékvonalak is áldozatul estek a visszavonulók rombolásának – a délről gyorsan előretörő szovjet hadsereg miatt katlanba szorulás veszélyének kitett Északkelet-Alföldön harcoló magyar és német csapatok visszavonulásának biztosítása volt. A kettős vágányú pályák nagyjából fele vált használhatatlanná, a megmaradt második vágányok 10%-át pedig más vonalakon történő pótlás érdekében szedték fel. Egy másik adat a rombolások mértékére: a régió számára kulcsfontosságú hatvani vasútállomás vágányzatának 95%-a, magasépítményeinek 90%-a semmisült meg 1944 őszén, a borsodi megyeszékhelyen ugyanezek a számok 95 és 70% voltak. 1945 nyarára sikerült a vágányok és váltók 40%-át, az épületek valamivel kevesebb felét úgy-ahogy használhatóvá tenni.¹¹

Ezenfelül 258 db áteresz és híd semmisült meg, így a vasúti pályában és tartozékaiban összesen több mint 171 millió pengő kár keletkezett, amihez jött még 7 millió pengős anyag- és szerszámvesztés.¹² A biztosító- és hírközlő berendezéseknél, sorompóknál még ennél is súlyosabb kár esett, gyakorlatilag teljesen megsemmisültek. Az épületekben is tetemes rongálódás történt, 200 állomásépületből 9 teljesen megsemmisült, 92 pedig komolyabb mértékben rongálódott. 402 órházból 26 pusztult el, 228 lakóépületből pedig 22 vált a földdel egyenlővé, további 203 sérült meg.¹³ Ugyan a front előtt számos vasutas is elmenekült – egyesek csak szülőfalujukba, rokonokhoz, mások a kiűritési parancssal Dunántúlra, vagy akár a Harmadik Birodalom területére – voltak, akik hadifogságba estek, vagy életüket veszítették a bombázások, a harcok során.¹⁴ Egy 1947-es kimutatás szerint a Miskolci Üzletvezetőség vasutasai közül 269-en tartózkodtak szovjet hadifogolytáborokban, ebből négyen tartalékos tisztként,

10 MNL OL XIX-H-1-aa-1. 2561. d. 132251/1963: Robbanóanyagok felfedezése Edelény állomáson.

11 MNL OL Z 1610. 561. d. 147/1945: Feljegyzések a sajtóértekezlet számára, 1945 júl. 26.

12 MÁV Arch. BG. 1. d. Miskolci Üzletvezetőség beszámolója, 1945. július 22. 11. A jelentésben szereplő pengő árfolyama nem ismert, de biztos hogy nem az 1938-as békeidős érték. Egyes számításoknál 1944. júniusi, máshol az aktuális árfolyamon tüntették fel az anyagi károkat.

13 MNL OL Z 1523. 68. cs. 1947. május 13-i üzletigazgatói értekezlet, Barta Aladár üzletigazgató beszámolója.

14 Néhányan viszont már a harcok után veszítették életüket, amikor nem aknamentesített területre léptek. Lásd: A MÁV Gépészeti szakszolgálatát vezették: Tölgyes Lajos és Varga Jenő. S. a. r. Mezei István. Budapest 2004. 45.

197-en besorozott honvédként, 68-an pedig polgári személyként estek fogóságba. A miskolci műhelyből még további 34 alkalmazott került hadifogságba, közülük 14, mint polgári személy.¹⁵

A lakhatási gondok érzékenyen érintették a vasutasokat – nem csak a Miskolci Üzletvezetőség területén. *„Annál nagyobb és nehezebb elfoglaltságot okoz a lakáskérdés megoldása, tekintettel a menekült alkalmazottakra, a visszatért internáltakra és végül a rendelkezésre álló és lakható épületek csekély számára.”*¹⁶ A kibombázott vasutasok mellett internálásból és katonai szolgálatból hazatérők, valamint a Felvidékről kitoloncolt, elmenekült alkalmazottak elhelyezése szinte lehetetlen feladat elé állította az államvasutakat. *„A kiutasítások hasonlóképpen növelik az elkeseredést, ugyanis szlovákok 1938. óta a felvidékre települt összes vasutasokat, 24 órai időt adva nekik, kiutasították. [sic!] A kiutasítottak ingóságai elszállítására kocsit nem kaptak és így csak a legszükségesebbet tudták magukkal vinni. Különösen súlyos a helyzet Füleken, Losoncon és Rozsnyón szolgálatot teljesítő alkalmazottaknál, tekintettel arra, hogy az orosz parancsnokság rendelete folytán a miskolci üzletvezetőség csak Bánrévig diszponál.”*¹⁷ Egy 1945. október 10-i kimutatás szerint 220 vasutast és családjukat toloncolták ki Felvidékről a csehszlovák hatóságok, közülük 108 az üzletvezetőség területén talált menedéket. Erdélyből és a Délvidékről további 9 vasutas érkezett.¹⁸ Ezenfelül a még használható épületek egy részét lefoglalták az orosz megszállók, a miskolci vasutasbérházakat és lakásokat csak 1946 decemberében kezdték el visszaadni.¹⁹

Hasonlóan súlyos kár érte a járműállományt és a kiszolgálólétesítményeket is. A miskolci két fűtőház gyakorlatilag teljesen elpusztult a vízvételző és szén-szerelő berendezésekkel együtt. A másik nyolc fűtőházból egyedül a jászapátit nem érte súlyosabb rongálás, a barcikai, bánrévei, egri, füzesabonyi, gyöngyösi, sátoraljaújhegyi és szerencsi megsemmisült vagy használhatatlanná vált. 1945 nyarára ugyan minden állomási és fűtőházi vízállomást – ha szükségmegoldással is, mint például uradalmi lokomobil igénybevételével – sikerült működésképpé tenni, de a szényszereléshez fontos csillék, buktatók és daruk helyreállítása sokkal hosszabb időt vett igénybe, így egyes helyeken akár éveken át 40-50 kilogrammos kosarakkal kellett a mozdonyok széntartályait, szerkocsijait megtölteni buktatók vagy daruk hiányában. Szintén hosszú időbe telt a fűtőházi fordítókorongok újjáépítése is, ami annál is inkább gondot okozott, mert számos robbantott járművet nem lehetett addig eltávolítani a sín-párról, amíg a fordítókorongokat és váltókat helyre nem állították. A kiszolgáló

15 MNL OL XXIX-H-50. 27392/1948. sz. ügyirat 40607/1947. sz. irata: Szovjet hadifogságban lévő államvasúti alkalmazottak névjegyzékének felterjesztése, 1947. május 27.

16 MÁV Arch. BG. 1. d. Miskolci Üzletvezetőség beszámolója, 1945. július 22. 5.

17 MÁV Arch. BG. 1. d. Miskolci Üzletvezetőség beszámolója, 1945. július 22. 37.

18 MNL OL Z 1610. 486. d. Névjegyzékek a Csehszlovákiából, Jugoszláviából és Romániából ingóságai visszatartásával kiutasított vasutasokról, 1945. október 10.

19 MNL OL Z 1523. 68. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. december havi jelentése, 1947. január 6.

létesítmények mihamarabbi helyreállítása már csak azért is fontos volt, mert a töredékére csökkent mozdonyállag és az 1947 végéig folyamatosan fennálló szénhiány miatt létfontosságúnak számított vontató járművek minél gyorsabb és gazdaságosabb kiszolgálása. Az orosz megszállás előtt 402 mozdony üzemelt az üzletvezetőség fűtőházaiban, ebből 62 német (egy részük lengyel) és olasz tulajdonú volt, amihez jött még 24 motorkocsi. A háború magyarországi befejeződésekor összesen 53 üzemképes gőzmozdonyt számoltak össze az üzletvezetőség területén. Ennyit is csak azért, mert az orosz katonai irányítás román és zsákmányolt német eredetű mozdonyokat vezényelt a térségbe, hogy megindulhasson a katonai forgalom.²⁰ Miskolcon 39 gép üzemelt, ebből 18 román – részben magyar gyártású, az I. világháború után átadásra vagy elhurcolásra került! – 4 német, 2 vasgyári és csak 15 volt államvasúti mozdony. Sátoraljaújhelyen a 9 mozdonyból 8, Egerben mindkét lokomotív a román államvasutakhoz tartozott. Bánrévén csak a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű ózdi telepének két iparmozdonyát tudták üzemeltetni. Összesen 256 mozdonyt, 335 személy- és 68 poggyászkocsit, valamint 384 teherkocsit írtak fel a kárlistára. A szakemberek több mint fele is hiányzott, a vontatási szolgálat 9 fűtőházában 1944 szeptemberében 2606-an dolgoztak, 1945 áprilisában már csak 1153-an.²¹

A szénbányák orosz parancsnokság alá kerültek, ami miatt – figyelembe véve a bányák lecsökkent kapacitása, a hadsereg igényei és az általános helyzet közötti ellentmondást – a vasút még a gyenge minőségű borsodi szénből sem jutott elegendő mennyiséghez. *„A fűtőházak szene főleg borsodi szén. Az orosz uralom óta minden egyes szénbánya élén egy biztos van. Az összes széntermelés fölötti diszponálás joga a Sajószentpéteren székelő elosztó bányakapitányság hatáskörébe tartozik, amely legtöbbször, sajnos hozzá nem értéssel intézi az ügyeket. Így a MÁV-nak ismételt kérelem dacára főleg por szenet küld darabos szén helyett, amit nem tudnak használni és kénytelenek átadni a Diósgyőri-vasgyárnak. Egy mozdonyra 6 tonna borsodi szén megy, amiatt a mozdonyoknak Füzesabonynál újra szenet kell vételezni, ami cca félórai idővesztést jelent.”*²² A szénhiányt a bombázott vonatok – Miskolc rendező pályaudvar bombázásakor több szén szállító vonat is megsemmisült – roncsai közül kikapart szénrel próbálták csökkenteni.²³ Jóllehet a jelentés idején viszonylag sok – többnapos – szénkészlettel rendelkeztek a fűtőházak, különféle kenőolajokból viszont egyáltalán nem rendelkeztek még a napi működéshez szükséges mennyiséggel sem.

Az orosz katonai vezetés természetesen a vasutak fölött is azonnal átvette az irányítást, legalábbis a járművek és a forgalom felett. Az egyes vonalak forgalmát menetirányítók végezték, akik a Felsőzsolca-Sárospatak vonal kivételével mind

20 Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949) Összeáll., bev. írta: Pálmány Béla. Budapest. 1981. 18–25.

21 MÁV Arch. BG f. 1. d. Miskolci Üzletvezetőség beszámolója, 1945. július 22. 38–49.

22 MÁV Arch. BG f. 1. d. Miskolci Üzletvezetőség beszámolója, 1945. július 22. 47.

23 MNL OL Z 1523. 68. cs. 1947. május 13-i üzletigazgatói értekezlet, Barta Aladár üzletigazgató beszámolója.

orosz katonai irányítók voltak – ennek megfelelően moszkvai időt kellett használni. A katonai szállítási igények miatt a fegyverszüneti szerződésben érvénybe léptetett államhatárok nem jelképeztek szilárd határt, miskolci és sátoraljaújhelyi mozdonyok rendszeresen továbbítottak vonatokat a Csehszlovákiához és Szovjetunióhoz került Sátoraljaújhely–Csap vonalon, esetenként Munkácsig is vontattak – idáig maradt járható a normál nyomtávú vágány. Sem polgári, sem katonai menetrend nem létezett még 1945 nyarán sem, egy-egy vonat indításához a menetirányító adott engedélyt. Az üzletvezetőség forgalmi, gazdasági és adminisztratív irányítását 1945. május 12-én N. M. Romanyenko igazgató-alezredes, a II. Ukrán Front tisztje adta át Barta Aladár igazgatónak.²⁴

Miskolc Tiszai pályaudvarra az első vonat 1944. december-14-én érkezett a diósgyőri vasgyárból, másnap Füzesabonyból futott be szerelvény. A személyforgalmat 1945. január 18-án indították el Füzesabonyba, három nap múlva Szerencsre, január 25-től pedig már Sárospatakig lehetett eljutni. Budapestről február 27-én indult vonat, ami másnap reggel futott be a borsodi megyeszékhelyre. Az első tavasszal Bánréve és Tornanádaska felé még nem tudtak rendszeres személyforgalmat biztosítani.²⁵ Az egyes mellékvonalakon a hadi helyzet és a rendelkezésre álló járművek függvényében indultak el a vonatok, így Gyöngyös és Vámosgyörk között február 8-án közlekedett az első menetrend szerinti vegyesvonat, egy kitört ablakú harmadosztályú személykocsival és néhány tehervagonnal.²⁶

Pályaállapot

A harcok elmúltával a fontosabb vonalakon rögtön megindult a helyreállítás – ahogy máshol is történt – orosz katonai érdekeknek megfelelően. Szolgálati ágtól függetlenül minden vasutast és a környező települések lakosságát is kivezényelték a romeltakarítási és helyreállítási munkálatokhoz. 1945. május 24-én a MÁV Újjáépítési Osztályán tartott értekezleten került sor az egyes vasútvonalak helyreállítási sorrendjének újabb, immár az ország gazdasági érdekeit is szem előtt tartó megállapítására. Az üzletvezetőség területén a miskolci fővonal, valamint a Miskolc–Bánréve vonal szerepelt az elsősorban helyreállítandó vonalak között, míg a másodlagosak között Felsőzsolca–Hidasnémeti, Szerencs–Nyíregyháza (a tokaji híd hiányában ez 1950-ig várattott magára), Füzesabony–Debrecen, Eger–Putnok, Miskolc–Diósgyőr, a borsodi és tarjáni szénmedence elágazásai, valamint a Hatvan–Szolnok vonalak szerepeltek.²⁷

Az 1945 tavaszán meginduló földosztás, valamint az egyre nagyobb léptékű infláció sok vasutast szólított el szolgálati helyéről. Számos faluról bejáró

24 Dokumentumok a magyar közlekedés i. m. 74–76.

25 MÁV Arch. BG. 1. d. Miskolci Üzletvezetőség beszámolója, 1945. július 22. 59–61.

26 *Halas György*: Vörös lámpák az utolsó kocsin. Budapest 1991. 217.

27 MNL OL Z 1610. 561. d. 42/1945: Jelentés a miniszter részére, 1945 máj. 29.

– nemcsak pályamunkás, hanem mozdonyfűtő, jegyvizsgáló, raktáros stb.
 – alkalmazott inkább a biztosabbnak tűnő földművelést választotta. A munkaerőhiány alaposan visszavetette az újjáépítés ütemét, ahogy az építőanyagok és a szerszámok krónikus hiánya is alapvetően befolyásolta a pályaeépítési és fenntartási munkákat. Az üzletvezetőség nem is tudott eleget tenni az Igazgatóság 1945. május 11-i, 200 fős mozgó helyreállító osztag szervezéséről szóló rendeletének.²⁸ A hiperinfláció miatt a MÁV sok esetben nem jutott szerszámokhoz, felszerelési anyagokhoz sem, mert a lassú teljesítés miatt a kereskedők 1945 őszétől már általában csak azonnali készpénz ellenében voltak hajlandók kiszolgálni az Államvasutakat. Gyakran fordult elő tehát, hogy vagy nem volt elég munkáskéz, vagy építőanyag és szerszám hiányzott, olykor pedig mindkettő. A krónikus munkaerőhiányon a kormány vasútépítő honvéd zászlóaljakkal próbált úrrá lenni, a régió szempontjából létfontosságú Budapest–Hatvan vasútvonalon a hatvani 3. vasútépítő zászlóalj katonái vettek részt az újjáépítésben 1945. december végéig.²⁹

A fentiek tükrében nem csoda, hogy a háború előtti 80-100 km/h-s maximum sebességet nem lehetett egyik fővonalon sem alkalmazni. A MÁV Igazgatóság 27215/1945. sz. rendeletében a fővonalon közlekedő motorkocsik és motorvonatok részére 70, a gőzvontatású vonatok részére 60 km/h-ban kellett limitálni a legnagyobb sebességet, a mellékvonalakon pedig 30-40 km/h-s sebességgel döcögtek a szerelvények.³⁰ Ehhez képest 1945 végén a miskolci fővonalon Nyékládháza és Miskolc rendező pályaudvara között legfeljebb óránként 30 kilométeres sebességgel haladhattak a vonatok, a miskolci rendező pályaudvar és a személypályaudvar között pedig ennek a felével.³¹

A vasútvonalak menti községek természetesen sürgették a számukra létfontosságú vonal újjáépítését, hogy mielőbb bekapcsolódhassanak az ország gazdasági vérkeringésébe. A lassan haladó rekonstrukció miatt olykor gyanúsítgatások szökkentek szárba, hanyagsággal, erélytelen munkavégzéssel vádolva a vasúti vezetést. Ez történt az Eger–Putnok vicinális esetében is, a belpátfalvi kommunista párttitkár, aki egyúttal a helyi cementmű üzemi bizottságát is vezette, bepanaszolta a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumnál a MÁV-ot az elhúzódozó helyreállítás miatt. 1945. szeptember 21-i, a panasztevővel közösen tartott helyszíni vizsgálat azonban nem talált semmilyen lazaságra

28 MNL OL XXIX-H-50. 6157/1945 sz. ügyirat.

29 Halassy Géza: Az MN Műszaki Főnökség és jogelődjének története, 1944–1980. Budapest 1985. (Kézirat) HL MN Különgyűjtemény. TGy II./D-9. 55–56.
 Az ország újjáépítésében részt vett honvédségi részvételről lásd: *Molnár Pál*: A dolgozó Honvéd. Hadtörténelmi Közlemények. 2. (1955) 3–4. szám. 267–303.

30 Bory Endre: A hazai vasutakon elért menetrend szerinti sebességek történeti áttekintése. Vasúthistória Évkönyv. Budapest 1992. 403–413.
 A miskolci fővonalon közlekedő, áramvonalas 242. sorozatú mozdonnyal továbbított 3-4 kocsis könnyű gyorsvonatok 120 km/h-s sebességgel is közlekedhettek a háború előtt.

31 MNL OL Z 1523. 66. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1945. november havi jelentése, 1945. december 6.

utaló jelet. A jelentéstevő szerint a Bükkön átvezető vasútvonal az ország egyik legjobban rombolt vonalai közé tartozott, hiszen mindhárom alagútját berobantották a németek a számtalan híd és átereszt mellett, a felszántott pályatest-ről nem is beszélve. A helyreállítást Tamáskovics Zoltán nyugállományú mérnök vezette, bármilyen ellenszolgáltatás nélkül, vasutasok és a cementgyári munkások bevonásával három hónap alatt sikerült járhatóvá tenni a vicinális déli szakaszát egészen Szilvásváradig. Így nemcsak a cementgyár tudott fogadni és küldeni szállítmányokat, hanem a szilvásvárad és felnémeti erdészetek is megkezdhatték a kitermelt faárut elfuvarozását. A panaszt benyújtó MKP-titkár beismerte vádaskodásának megalapozatlanságát, a déli szakaszt pedig szeptember 26-án adták át a forgalomnak.³²

Utolsónak a Kisterenye–Kál-Kápolna vasútvonal került helyreállításra, itt a Parád és Mátramindszent közötti 16 km-es szakaszt csak 50 internált kivézenylésével sikerült újjáépíteni 1946. szeptember közepére.³³ Miután a vasútvonalakat járhatóvá tették – egyedül a Hidasnémeti–Zsujta állomásközben volt üzemszünet a hidasnémeti Hernád-híd 1947 nyári elkészültéig – a Hatvan–Miskolc fővonal második vágányának visszaépítése és a hídprovizóriumok végleges szerkezetre való cserélése vált prioritássá. Ezt a valóban kulcsfontosságú építkezést is hátráltatta az építőanyagok és berendezések hiánya, a zúzottkő- és vasanyaghiány, illetve a forgalom biztonságát fokozó előjelzőkhöz szükséges acélhuzal hiányát említették legtöbbször a havi jelentések.³⁴ 1948. október 3-án érkezett el az ünnepi pillanat, amikor Ludas állomáson Gerő Ernő miniszter és Szalóky Emil üzletigazgató jelenlétében ünnepélyesen átadták a II. vágányt, így a főváros és Miskolc között jelentősen nőtt a vasúti szállítás kapacitása.³⁵ A II. vágány átadásával egy időben tértek át a mai is használatos, úgynevezett jobbvágányú közlekedésre.³⁶ Az ünnepséget viszont – az erősen baloldali vasutas-szakszervezet jelentése szerint – beárnyékolta, hogy a budapesti és a miskolci ünnepi különvonatok sem voltak zsúfoltak, ráadásul a miskolci vonattal érkező ormospusztai bányászok nem átalítottak régi lobogójukat is magukkal

32 MNL OL Z 1610. 561. d. 172/1945: Jelentés a miniszter részére, 1945. szeptember 27. A miniszter ceruzával az alábbi megjegyzést írta a jelentésre: „*Jobban szerettem volna, ha a vádak visszavonásáról szóló nyilatkozatot becsatolták volna. 1945. IX. 29-én. Gerő.*” Az átadásról lásd még: MAFIRT Krónika 1945. 10. sz. <https://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=6032> Letöltés 2019. december 9.

33 MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. szeptember havi jelentése, 1946. október 7.

34 MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. július havi jelentése, 1948. augusztus 4.

35 MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. október havi jelentése, 1948. november 5.
Ludason ünnepélyes keretek között átadták a Hatvan–Miskolc II. vágány utolsó helyreállított szakaszát. Észak-Magyarország, 1948. október 5. 5.

36 Jobbvágányú közlekedés: kétvágányú vonalon a közúti közlekedéshez hasonlóan a vonatok jobb oldali sínpáron közlekednek. A jobbvágányos közlekedésre való áttérés 1947–1948-ban kezdődött a magyar vasúthálózaton.

hozni. A zöld zászló egyik oldala ugyanis a védőszentjüket ábrázolta 1941-es felírással, a másik oldalon pedig a magyar középcímer ékeskedett koronával és a két anygallal.³⁷

A hősie erőfeszítések ellenére a Miskolci Üzletvezetőség pályahálózata végeletheig leromlott, az év végi sebességkorlátozások számát és gyakoriságát vizsgálva az üzletvezetőség végig a legrosszabb eredményeket produkálta. Amíg 1946 végén még az egy sebességkorlátozás előfordulására országosan 27 kilométerenként lehetett számítani, a miskolci régióban kétszer akkora sűrűséggel fordultak elő vonatok közlekedését lassító jelzések. A helyzet pedig tovább romlott. Országos viszonylatban is a legrosszabb állapotú vasútvonalak közé tartozott a Miskolc–Bánréve és a Miskolc–Sátorajújhely vonalak, itt átlagosan 6 és 8 kilométerenként fordult elő egy-egy sebességkorlátozás. Ebben persze közrejátszott az is, hogy a borsodi fővonalakon rendkívül sűrű forgalom zajlott, ráadásul a legnagyobb terhelésű tehervonatok is itt közlekedtek.

		1946. dec. 31.		1947. dec. 31.		1948. dec. 31.	
		Országos	Miskolc	Országos	Miskolc	Országos	Miskolc
Sebességkorlátozás mértéke	5 km/h	136	10	130	18	110	17
	10 km/h	3		1		2	
	15 km/h	157	46	126	41	128	32
	25 km/h					152	34
	Összes	296	56	257	59	392	83
Vonalhossz		7992,91	770,52	7997,38	738,67	8005,98	738,67
km/lassújel		27,00	13,76	19,00	12,51	20,42	8,89

1. táblázat: Sebességkorlátozások a MÁV hálózatan, 1946–194838

Egyes vonalakon viszont már a pontszerű sebességcsökkentéseket sem lehetett alkalmazni, hanem az egész vonalra kellett korlátozást bevezetni. Az 1948. őszi menetrend életbe léptetésekor a Vámosgyörk–Újszász, Kál–Kápolna–Kisköre és Nyékládháza–Mezőcsát vonalon 40 km/h-ról, a Kazincbarcika–Rudabánya–vasérctelep vonalon 50 km/h-ról kellett 30 km/h-ra csökkenteni a vonatok sebességét.³⁹

Az iparvágányoknál – tekintettel az anyag-, pénz- és munkaerőhiányra – még rosszabb volt a helyzet, hiszen a hadigazdálkodás alatt elmaradtak a szükséges karbantartási munkák, a háború után pedig a jóvátétel és az újjáépítés miatt nem juthatott elegendő figyelem a gyárak és bányák üzemi vágányaira. A Magyar Állami Szénbányák térségbeli iparvágányai 1948 nyarára kritikus

37 PIL-SZKL 48. f. 73. dosszié. Jelentés a vasárnapi Ludason megtartott második vágány átadásáról, 1948. október 3.

38 MÁV Arch. PG. 1-3. d. Havi üzemgazdasági jelentések, 1945–1948. Pályafenntartási fejezetek adatai alapján.

39 MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. október havi jelentése, 1948. november 5.

szintre romlottak.⁴⁰ A pályákon már 5 km/h sebesség mellett is balesetveszély mellett tudták csak továbbítani a szénvonatokat, ami mind ezek mellett jelentős többletköltséget is okozott a többletszén-felhasználás miatt. A bányászati szénbánya iparvágánya esetében már a bezárást javasolta az üzletvezetőség. Az iparvágányok bezárása nemcsak az egyes vállalatokat, hanem az országos újjáépítési és a jóvátételi programot is veszélyeztette, így 1948 utolsó hónapjaiban végre nagyobb volumenű karbantartási munkák kezdődtek.⁴¹ A diósgyőri vasgyárhoz vezető vágány régi, folyóméterenként 34,5 kg tömegű sín párja is annyira elhasználódott, hogy 1947-től egyre akutabb problémát jelentett a folyamatosan emelkedő forgalom lebonyolítása. Végül jugoszláv jóvátételből visszamaradt 45 kg/fm tömegű sínrel sikerült korszerűsíteni a jelentős iparvágányt 1948 nyarán, így már nagyobb teljesítményű mozdonyokkal lehetett a gyárat kiszolgálni.⁴²

A biztosítóberendezések helyreállítása – csakúgy, mint az állomásépületek, őrházak és más üzemi épületek – a hároméves terv keretében végzett beruházások ellenére jócskán áthúzódott a következő évtizedre, annak ellenére, hogy rengeteg baleset történt a távközlő és biztosítóberendezések hiányában.⁴³ Az 1683 km hosszú távíró-vonalhálózat teljesen megsemmisült, 1948 végéig csak 475 km-nyi hosszban sikerült újjáépíteni. Ezzel arányosan alakult a távíró-készülékek száma is. A távbeszélő-hálózat kevesebb kárt szenvedett, a 40%-os rombolást sikerült pótolni a korszak végéig. A távbeszélő-készülékeket viszont már nem sikerült ugyanilyen ütemben pótolni, a 490 megrongálódott készülékből csak 143-at sikerült.⁴⁴ Már az is előrelépésnek bizonyult, hogy 1948-ban sikerült az állomási vágányok váltóin a közlekedő vonat alatti véletlen megnyírást megakadályozó váltózárakat felszerelni.

Az épületeknél elsősorban a vontatási kiszolgálólétesítmények mielőbbi használhatóvá tételén volt a hangsúly, az állomásépületekben esett károkat

40 MNL OL Z 1523. 70. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. május havi jelentése, 1948. június 5.

41 MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. december havi jelentése, 1948. december 4.

42 MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. augusztus havi jelentése, 1948. szeptember 6

43 MNL OL Z 1523. 70. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1947. november havi jelentése, 1947. december 9. Baleset fejezet.

1945. július 28-án tartott MÁV Igazgatósági értekezlet fő témája a vasúti balesetek tömeges előfordulása, amelynek egyik oka a jelzőberendezések hiánya volt. Dokumentumok a magyar közlekedés i. m. 105–110.

MNL OL XXIX-H-50. 30020/1945. sz. irat: Szabálytalanságok a forgalmi szolgálat ellátásánál, 1945. szeptember 3. A jelzési képek egységesítése érdekében adott ki rendelkezést az Igazgatóság, hogy az egyes üzletvezetőségeken eltérő forgalomirányítási jelzőképeket egységesítse.

44 MNL OL MNL OL XIX-H-1-aa-1. 100. d. 5995/1948 sz. irat: Vasúti helyreállítási munkák haladása, 1948. január 26. A MÁV Elnöki Hivatal II. Üzemgazdasági osztályának összeállításai révén 1946 decemberétől 1948 novemberéig lehet nyomon követni az újjáépítés alakulását.

gyakran csak ideiglenes megoldásokkal javították ki. 1946 tavaszán a magyar vasút centenáriumának alkalmából a MÁV nemcsak saját alkalmazottait kérte különmunka keretében egy-egy vágány, rakodó, raktár vagy épület újjáépítésére, hanem a településeket és közületeket is igyekezett bevonni. A Miskolci Üzletvezetőség területén nem járt sikerrel ez a törekvés, ugyanis Sátoraljaújhely, Gyöngyös, Füzesabony és Eger települések vezetői is saját nehézségeikre hivatkozva visszautasítottak mindenféle segítséget – még a kisebb építkezések esetében is.⁴⁵ Minden erőfeszítés ellenére a vontatási és műhelyi épületek sérüléseinek kevesebb mint negyedét sikerült helyreállítani 1948 végére. A raktárak és lakóépületek esetében is csak a háborús rombolások mintegy felét sikerült végleges vagy ideiglenes megoldással használhatóvá tenni.⁴⁶

Járműpark

Ahogy arról már korábban szó volt róla, rengeteg jármű vált használhatatlanná vagy került el a fűtőházakból, amiket az orosz katonai parancsnokságok által odavezényelt gépekkel igyekeztek pótolni. Természetesen a probléma nem korlátozódott az északkeleti országrész vasúthálózatára, 1946 tavaszán összesen 106 különböző sorozatú gőzmozdonyt számoltak össze a MÁV hálóján, nagy részük külföldi. Ez súlyos karbantartási nehézségeket okozott a fűtőházak és műhelyek szakembereinek, igyekeztek is minél hamarabb megszabadulni a német, olasz és lengyel eredetű gépektől.⁴⁷ A Debreceni Üzletvezetőség területén például hatféle német mozdonytípusból 25 példány volt állagban, de közülük csak hetet tudtak üzemeltetni.⁴⁸ A ferencvárosi fűtőháznál volt talán a legrosszabb a helyzet, ahol 40 különböző sorozatú mozdony is előfordult, rémálommá téve a mozdonyszemélyzet és karbantartók munkáját. Az 1946. március 16-i rendelet igyekezett észszerűen átcsoportosítani a különböző típusú mozdonyokat egy-egy fűtőházhoz.

Az alapvető nehézséget azonban az jelentette, hogy rendkívül lassan kerültek vissza külföldről az elhurcolt vagy kivezényelt és otthagadt járművek, a műhelyek rendkívül hiányos felszereltsége és súlyos leterheltségük miatt a meglévő mozdonyok kijavítása is nehézségekbe ütközött. A mozdonyhiányt részben a 15 millió dolláros amerikai áruhitelkölcsön keretében beszerzett 510 darab hadimozdonyal sikerült csökkenteni.⁴⁹ Nem minden mozdonyt

45 MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. március havi jelentése, 1946. április 14.

46 MNL OL MNL OL XIX-H-1-aa-1. 100. d. 5995/1948 sz. irat: Vasúti helyreállítási munkák haladása, 1948. január 26.

47 MNL OL XXIX-H-50. 18392/1946 sz. ügyirat.

48 MNL OL Z 1523. 67. cs. 1946. március 12-i üzletigazgatói értekezlet. Gosztonyi Béla, debreceni üzletigazgató beszámolója.

49 MNL OL XXIX-H-50. 13435/1948 sz. ügyirat 15583/1948 sz. irata: 411 sor. mozdonyok számlája, 1948. február 10. Az 510 mozdony összesen 5 684 000 dollárba került,

helyeztek üzembe, hanem 32 lokomotívot alkatrészbányaként hasznosítottak. A 478 mozdonyból tízet a miskolci műhelyben, tizennégyet a miskolci fűtőház fiókműhelyében helyeztek üzembe.⁵⁰ Az 1947 májusa és decembere között beérkező, a vasutasok által csak „Truman”-nak hívott hadimozdonyoknak köszönhetően le lehetett állítani az orosz hadizsákmányt képező, idegen eredetű mozdonyokat. Ez ugyanakkor nem oldotta meg a mellékvonalak vonattási gondjait, még 1948-ban is súlyos gondot okozott a vicinálisokon az őszi forgalom jelentette többlet-mozdonyszükséglet. Olyannyira, hogy még a MÁV szempontjából különösen fontos diósgyőri MÁVAG-nak kölcsönadott mellékvonali mozdonyokat 1947 őszén alig két hónap múlva visszavette.⁵¹ Legalábbis kettőt a háromból, ugyanis a MÁVAG diósgyőri gyára egészen 1948 áprilisáig megtagadta a harmadik mozdony visszaadását annak nélkülözhetetlenségére hivatkozva.⁵²

Diósgyőr ellátása egyébként is gondot okozott, sokáig nem volt megfelelő mozdony a vasércszállítmányok továbbítására a gyenge felépítményű diósgyőri és ózdi vonalakon. 1946 őszén az osztrák államvasutak azzal az ajánlattal fordult a MÁV-hoz, hogy cseréljenek mozdonyt. A magyar államvasutaknak kapóra jött a csere ötlete, ugyanis a cserére felajánlott 651-029 pályaszámú mozdony jobban megfelelt a diósgyőri és ózdi ércszállító vonatokhoz, mint a nehezebb német hadimozdonyok. Mivel mindkét szóban forgó mozdony hadizsákmányként volt nyilvántartva, ezért szovjet katonai hatóságok jóváhagyása kellett a cseréhez, ami végül meg is történt, így 1946. november 5-én Hegyeshalomban megtörtént a mozdonycseré.⁵³ Az egyre növekvő forgalom miatt 1948 tavaszán 10 darab régi, 421 sorozatú – ebből csak három üzemképes, egy roncs, a többi pedig javításra váró gép volt – mozdonyt helyeztek át a miskolci fűtőházhoz a diósgyőri ércvonatok és munkásvonatok kiszolgálására. A valódi megoldást a Diósgyőrbe vezető vágány átépítése jelentette, amire 1948 második félévében került sor, így már a nehezebb, nagyobb teherbírású amerikai mozdonyokkal is ki lehetett szolgálni a vasgyárat.

amihez jött még a 15%-os jutalék a New York-i Charles B. McDaniel Jr. & Herbert S. Buckley, Agents American Express Company cégnek.

50 MNL OL XXIX-H-50. 13435/1948 sz. ügyirat 126380/1948 sz. irata: 411 sorozatú mozdonyok üzembehelyezési költségei, 1948. december 29.

51 MNL OL XXIX-H-50. 19373/1947. sz. ügyirat 84779/1947 sz. irata: MÁVAG: 377-451 sz. mozdony bérleti megállapodása, 1947. október 16. és 90532/1947 sz. irata: MÁVAG-nak bérbeadott 377-451 sz. mozdony visszavételi jegyzőkönyve, 1947. november 4.

52 MNL OL XXIX-H-50. 60019/1948. sz. ügyirat: A 377-303 sz. mozdony visszavétele a diósgyőri vasgyártól, 1948. január 12.

53 MNL OL XXIX-H-50. 53936/1947 sz. ügyirat: DR 52 sor. mozdony átadása az osztrák államvasutaknak MÁV mozdony ellenében, 1947. július 16. és MÁV Arch. GG. 10001. d. Gy. 212/1856/1947. E. I. sz. irat: adatközlés a SZEB Bulacsev őrnagynak. 1947 tavaszán Bulacsev alezredes nehezményezte, hogy a SZEB engedélye nélkül hajtották végre a mozdonycserét, mire Bebrits államtitkár közölte, hogy Bulacsev felettese, Lebuskin tábornok nem ellenezte a mozdonycserét. MÁV Arch. GG. 10002. d. 89201/1946. E. főo. Jegyzőkönyv (fordítás) az 1946. december 11-én Bécsben tartott megbeszélésről.

Visszatérve a másodrangú, mellékvonali mozdonyokra, az államvasutak kényszerűségéből – a Közlekedésügyi Minisztérium jóváhagyása után – a már lejárt vizsgaidejű, de még jó állapotú kazánnal bíró mozdonyok úgynevezett fővizsgaidejét fél évvel kitolta 1947 nyarán, hogy a várható nagy őszi forgalom igényeit ki tudja elégíteni.⁵⁴ Ennek ellenére még ekkor is előfordult, hogy ha egy mellékvonali mozdony elromlott, a közeli fűtőház nem tudott másik mozdonyt biztosítani, és órákra megállt az amúgy is gyér forgalom.

	1945. dec.	1946. dec.	1947. dec.	1948. dec.
I. r. mozdony	86	113	196	n. a.
II. r. mozdony	35	37	43	n. a.
összesen	121	150	239	238
ebből üzemképes	64	88	140	147

2. táblázat: A Miskolci Üzletvezetőség mozdonyállagának alakulása⁵⁵

Ahogy a fenti táblázatból is látszik, csak igen lassan javult az üzemképes gőzmozdonyok aránya a teljes állagon belül, az 1945 végi 52%-ról korszakunk végére is csak 62%-os volt az üzemképes lokomotívok aránya. A mozdonypark kihasználtságának és állapotának markáns jelzője a szolgálatképtelenségek alakulása, vagyis az összes megtett kilométer összevetése a mozdonyelakadások számával. 1938-ban 202 szolgálatképtelenség történt a MÁV teljes hálózatán, átlagosan 177 ezer kilométerenként egy, a Miskolci Üzletvezetőség területén 18 szolgálatképtelenség történt, átlagosan 264 ezer kilométerenként. Az esetek száma tehát az összesnek a 9%-a, megfelelve az üzletvezetőség teljes vonalhálózathoz képesti arányának. A szolgálatképtelenségek gyakorisága viszont jelentősen kedvezőbb volt az országos átlagnál, majdnem másfélszer nagyobb távolságra jutott egy-egy meghibásodás. Ehhez képest érdemes megnézni a szolgálatképtelenségek alakulását a háború után. Amíg a fekvemaradások – vasutas szaknyelvben így hívták a szolgálatképtelenségeket – aránya 12%-ra emelkedett 1946-ban, a távolsággal arányos gyakoriságuk megegyezett az országos átlaggal. 1947-ben bár tovább emelkedett a szolgálatképtelenségek száma, aránya némileg csökkent. Az utolsó vizsgált évben viszont az esetek 16%-a történt az üzletvezetőségen, gyakoriságuk pedig alig haladta meg az országos átlag felét. A hely hiányában itt nem közölt havi adatok alapján elmondható, hogy a két szolgálatképtelenség között meg-

54 MNL OL XXIX-H-50. 56641/1947 sz. ügyirat: Másodrangú mozdonyok fővizsgájának elhasználása, 1947. július 21.

A háborús sérült II. rangú mozdonyok kijavításának prioritása mellett a közlekedési tárcának sikerült megfelelő támogatást szereznie az Országos Tervhivataltól, így 1948 tavaszán 10 db 375 sorozatú, univerzális mellékvonali gőzmozdonyt rendelhetett meg a MÁV a MÁVAG-tól. MNL OL XXIX-H-50. 1423/1948 sz. ügyirat: MÁV részére 10 db 375 sor. mozdony beszerzése, 1948. január 3.

55 MNL OL Z 1523. 66–71. cs. Miskolci Üzletvezetőség havi jelentései, 1945–1948. Vontatási fejezetek adatai alapján.

tett vonatkilométer tekintetében – egy-egy rövid időszakot kivéve, a Miskolci Üzletvezetőség a rosszul teljesítők közé tartozott. Ez alól nem jelent kivételt az 1947-es év sem, itt egy-egy kiugró adat húzta fel az átlagát. Miközben a 10 évvel korábbiak majd háromszorosára emelkedett a fekvemaradások száma, gyakoriságuk viszont kevesebb mint a felére zuhant. Ha a két eset közötti távolságot nézzük, akkor a hat üzletvezetőség közül a miskolci még a negyedik volt 1946–1947-ben, 1948-ban viszont az utolsó helyre csúszott vissza. Feltűnő, hogy az ország másik jelentős bányászataival – ráadásul jó minőségű feketeszen-lelőhelyeivel – rendelkező Pécsi Üzletvezetőség hasonló földrajzi adottságok, ugyanakkor eltérő gazdasági termékpaletta mellett szintén igen rosszul szerepelt a mozdony-meghibásodások listáján. Ebben nyilván szerepet játszott az, hogy ha a mozdony valami miatt elvesztette vonóerejét, a hegyes-völgyes vidékeken vezető vonalakon hamar elfogyott a lendület, és gyakran két állomás között állt meg a vonat, leállítva az adott vonal forgalmát. A sík észak-alföldi területet irányító Debreceni Üzletvezetőség ezzel szemben végig az elsők közé tartozott. Ugyanakkor a szintén sík területen elhelyezkedő Szegedi Üzletvezetőség mutatói szintén az utolsók közé tartoztak, tehát a földrajzi körülmények és a szolgáltatképtelenségek között nem lehet egyértelmű összefüggésről beszélni.

Év	Szolgáltatképtelenség	Országos	Budapest	Szombathely	Miskolc	Debrecen	Szeged	Pécs
1938	összes eset	202	110	13	18	30	11	20
	hány 1000 vkm-re jutott egy	177	132	316	264	180	211	230
1946	összes eset	289	166	34	36	19	45	75
	hány 1000 vkm-re jutott egy	59	59	71	55	84	43	42
1947	összes eset	349	131	40	38	14	54	72
	hány 1000 vkm-re jutott egy	129	146	139	113	246	85	96
1948	összes eset	303	102	40	50	18	31	56
	hány 1000 vkm-re jutott egy	188	234	195	115	230	179	134

3. táblázat: A szolgáltatképtelenségek alakulása⁵⁶

Sajnos a szolgáltatképtelenségek konkrét okairól csak 1948-ból állnak rendelkezésre adatok. Általában anyaghiba, karbantartási hiányosságok vagy a mozdonyszemélyzet hibája szerepelt az indokok között. Sok esetben ugyan nem történt elakadás, viszont jelentősen megnőtt a menetidő a rossz minőségű szén miatt. Hiába működött számtalan bánya az üzletvezetőség területén, a vasút csak gyenge minőségű borsodi szenekhez jutott, amik nem voltak alkalmasak

56 MÁV Arch. PG. 1-3. d. Havi üzemgazdasági jelentések, 1946–1948. Az 1946. évnél nem szerepelnek a januári és februári adatok.

mozdonykázánban való felhasználásra. Jól mutatja ezt a fajlagos szénfogyasztási adat, ami a 100 tonna elegy egy kilométerre való továbbításához szükséges szénmennyiséget adja meg.

Fajlagos szénfogyasztás kg/100 etkm	1938		1946		1947		1948	
	országos	miskolci	országos	miskolci	országos	miskolci	országos	miskolci
január	14,57	13,30	23,64	29,10	20,19	23,43	14,86	16,23
február	12,55	11,02	23,75	31,23	22,11	23,17	13,50	13,63
március	12,06	10,26	21,11	26,42	16,47	16,49	14,03	13,63
április	11,82	9,94	17,77	21,05	12,91	12,76	12,25	12,30
május	11,07	9,37	16,84	21,00	11,77	11,35	11,28	10,63
június	10,52	9,04	15,39	19,22	11,69	11,02	10,82	10,40
július	10,29*	9,37*	15,30	18,66	11,56	11,84	11,02	10,64
augusztus	9,92*	8,80*	15,08	17,08	11,80	12,37	10,38	9,95
szeptember	10,17*	8,80*	14,83	15,92	11,89	13,44	10,59	10,19
október	10,55*	9,19*	15,24	16,28	12,43	13,19	11,05	10,34
november	11,64*	10,02*	17,23	19,09	13,09	14,26	12,01	11,60
december	11,93 *	10,38*	16,84	18,36	13,75	15,26	13,85	13,38

4. táblázat: A fajlagos szénfogyasztás alakulása, 1946–1948⁵⁷

Mint az közismert, a háború után a szénbányák teljesítménye is jelentősen csökkent, részben a háborús rombolások, de főleg a bányafa és gépi berendezések hiánya, valamint a megélhetési problémák miatti alacsony termelékenység miatt. A szűkös szénkészleten az újjáépítésre és javátételre gyártó vállalatok mellett az erőművekkel és a közületekkel is osztozkodnia kellett a MÁV-nak, nem csoda, hogy 1945 ősztől 1947 végéig a téli hónapokban folyamatosan kritikus szintre zuhant a vasút üzemi szénkészlete – olykor magánvállalatok szénküldeményeit kellett lefoglaltatnia a MÁV-nak, hogy fenntarthassa az üzemvitelt.⁵⁸ A sokszor csak 1-2 napos szénkészlet nem tette lehetővé a gazdaságos szénkeverék összeállítását, gyakran az induló mozdonyra azt adták fel, ami éppen volt a széntéren. Ehhez képest a háború utáni országos fajlagos szénfogyasztási átlag 1947 márciusától kezdte megközelíteni a békeidős szintet. Ezzel együtt pedig a szénkészletek is folyamatosan emelkedtek, 1947 végére átlagosan már 12 napos készlet állt rendelkezésre az üzletvezetőség fűtőházaiban, ami 1948 decemberére tovább

57 MÁV Arch. PG. 1-3. d. Havi üzemgazdasági jelentések, 1946–1948. A *-al jelölt háború előtti adatok 1937. évek.

58 Dokumentumok a magyar szénbányászat történetéből, 1945–1949. Szerk. Erdmann Gyula – Pető Iván. Budapest 1975. 125.

A szénellátási nehézségekről és a szénfogyasztás jelentőségéről lásd: Péterffy Gergely: A vasúti közlekedés újraindításának nehézségei a II. világháború után. Pályaállapot – járműpark – szénhelyzet. In: Trauma és válság a századfordulón. Szerk. Bartók Béla. Eger 2015.

https://uni-eszterhazy.hu/public/uploads/peterffy-gergely-a-vasuti-kozlekedes-uj-rainditasanak-nehezsegei-a-ii-vilaghaboru-utan-palyaallapot-jarmupark-szenhelyzet_56a72937d4ad4.pdf Letöltés: 2019. december 30.

nőtt 14 napra. Ezt követték a miskolci üzletvezetőség mozdonyai is, de 1948 januárjáig jelentős többletfogyasztás mutatható ki az üzletvezetőségi fűtőházaknál.

A kiugró eltérések – mind országos, mind miskolci tekintetben – okai nem pusztán a már említett rossz szénminőségben keresendők, hanem a forgalmi torlódások miatti várakozásokban, és a kevés mozdony miatti tolatási feladatokban is. Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy 1947 őszéig – az amerikai mozdonyok nagyszámú üzembeállításáig – tömegesen használt idegen eredetű mozdonyokat nem a gyenge magyar barnaszenekre tervezték, így jelentősen több szenet fogyasztottak a német, lengyel és osztrák mozdonyok. Például a német 57. sorozatú mozdonyok 1946. februári fajlagos szénfogyasztása 89, márciusi fogyasztása 72 kg/100 etkm volt, mintegy háromszorosa a miskolci átlagnak! Szintén hátrányosan hatott a szénfogyasztásra, hogy a miskolci gépek még 1946-ban is gyakran Csapig vontatták az orosz katonavonatokat, ahol sokszor órákig kellett várakozni, hogy bejárhassanak az állomásra, illetve visszaindulhassanak.⁵⁹ 1948 tavaszára sikerült megközelíteni a békeidős szénfogyasztást, és hasonlóan a háború előttihez, ismét valamivel jobb szénfogyasztást tudott felmutatni az üzletvezetőség az országos átlagnál. Itt kell megjegyezni, hogy a háború előtti 4800 kalóriás fűtőértékű szén helyett a háború után 3800 kalóriás szénnel számolták a fogyasztást.

A vontatójárműpark után érdemes néhány szót ejteni a vontatott járművekről is, tehát a személy- és teherkocsikról. Sajnos ezekről viszont viszonylag kevés információval rendelkezünk egyelőre. A személykocsikról csak minimális adat található, elsősorban a teherkocsikról, roncskocsikról közöltek információkat az üzletvezetőségek. Két alapvető probléma tükröződik a havi jelentésekben: kocsihány mind a személy-, mind az áruszállításban, valamint a roncskocsik magas száma és kezelésük. A roncsjárműveket ugyanis általában egy-egy állomás mellékvágányain, vagy a nyílt vonalon tárolták egy használaton kívüli második vágányon, mint például Szerencs és Sátoraljaújhely között. 1946 tavaszán mintegy ezer kocsi roncs foglalta el a vágányokat az üzletvezetőség területén.⁶⁰ Még az év nyarán elkezdődött a roncskocsik kiemelése, hogy felszabadíthassák a vágányokat. Terv szerint száz kocsi kellett volna eltávolítani, de végül a kiemeléshez szükséges darus kocsit átvezényelték Nyíregyházára, majd szeptember végén a miskolci rendező pályaudvaron újraindult a roncsjárművek eltávolítása.⁶¹ Október 31-ig lezárult az évre a program, Miskolcon 18, Füzesabonyban 21 kocsi sikerült eltávolítani a sínparókról.⁶²

A kisebb sérüléseket szenvedett járművek elszállítására műhelycsoportokat szerveztek 1946 végén, amelyek előbb Hidasnémetin, majd Szerencs állomáson

59 MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. április havi jelentése, 1946. május 11.

60 Uo.

61 MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. augusztus havi jelentése, 1946. szeptember 7. és szeptember havi jelentése, 1946. október 7.

62 MNL OL Z 1523. 68. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. október havi jelentése, 1946. november 9

javitottak ki majdnem száz kocsit.⁶³ Nagyobb lendületet 1947 nyarán vett a járműroncsok eltávolításának programja, néhány tucat B-listázott féklakatos és szakmunkás visszavételével roncseltakarító csoportokat szerveztek. Az ország szinte valamennyi nagyobb állomásán és pályaudvarán, valamint a használaton kívüli iparvágányokon is mintegy 24000 roncs és javításra váró kocsi állt, jelentős mértékben akadályozva, lassítva a forgalmat. Ebből a Miskolci Üzletvezetőség területére 2648 kocsi jutott az 1947. április 15-i rovincs szerint.⁶⁴ 1947. december végéig összesen 864 kocsit emeltek ki a vágányokról Emőd, Mezőkövesd, Miskolc, Szikszó és Szerencs állomásokon, 45 selejtezésre került.⁶⁵ 1948 tavaszán újjászervezték a kocsiselejtező csoportot, ami október 15-i feloszlataáig 274 kocsit selejtezett.⁶⁶ Mindamellet, hogy rendkívül fontos volt a járműroncsoktól megszabadítani a vasútvonalakat, nem bizonyult egyszerű feladatnak a végrehajtása. A katasztrofális állapotú kocsik műhelyekbe továbbítása közben gyakran történt baleset.⁶⁷ A vágányfoglalás mellett a másik problémát az jelentette, hogy a kocsi roncsok miatt a téli hófúvásakor elzáródtak a mellettük lévő vágányok, ezért is tartotta sürgősnek 1948 végén az üzletvezetőség felszámolni a Sárospatak és Sátoraljaújhely között második vágányon tárolt roncskocsik elszállítását. 1948 decemberében állapotuk alapján öt csoportba sorolt sérült és roncskocsikból 917-et tartottak számon, ebből csak Sárospatak közelében 848-at! A vágányokon kívül még 588 roncsjárművet írtak össze.⁶⁸

A sérült kocsik eltávolítása, műhelybe szállítása utáni következő lépés a kocsik kijavítása, újjáépítése volt. Az üzletvezetőség területén háborús sérülései ellenére a miskolci műhelyben tudták csak a nagyobb mérvű javításokat elvégezni. Nagyobb volumenű helyreállításokra Miskolcon csak a hároméves terv beindulása után adódott lehetőség, összefüggésben a műhely helyreállításával. Az 1948. augusztus 1. – december 31. közötti időszakra 90 teherkocsi helyreállítását szabták a műhelyre 405 000 forint költséggel. Az utolsó tervévre pedig 400 kocsi újjáépítésére 2 080 000 forintot, 320 teherkocsi légfékkel való felszerelésére pedig további 800 000 forintot állítottak be a költségvetésbe.⁶⁹

63 MNL OL Z 1523. 68. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. december havi jelentése, 1947. január 6.

64 MNL OL XXIX-H-50. 41853/1947 sz. irat: Üzletvezetőség Budapest: A vonalhálózatán álló 8600 javításos kocsi elintézését kéri, 1947. május 30.

65 MNL OL Z 1523. 70. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1947. december havi jelentése, 1948. január 3.

66 MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. október havi jelentése, 1948. november 5.

67 MNL OL Z 1523. 70. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. június havi jelentése, 1948. július 6.

68 MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. november havi jelentése, 1948. december 4.

69 MNL OL XXIX-H-50. 318768/1949 sz. ügyirat: Szolnoki műhely által újjáépített teherkocsik felülvizsgálata, 1949. július 21.

Nemcsak teherkocsik, hanem kéttengelyes személy- és poggyászkocsik is megfordultak a miskolci műhelyben.⁷⁰ Sok esetben nem tudtak minden hiányosságot megszüntetni, gyakori panasz volt a gőzfűtési tömlők, ablaküvegek és világítási berendezések hiánya. A még igencsak gyér 1946. szeptemberi forgalom 200 személyvonati szerelvényéhez 1324 személykocsi és 560 fedett teherkocsira volt szükség. Az akkori számvetés szerint a távolsági személyvonatokban kiegészítésként még további 100, a helyi személyvonatokban közlekedő teherkocsik kiváltására pedig 400 személykocsi forgalomba állítását tartották nélkülözhetetlennek. A MÁV ekkor összesen 2000 személykocsival számolt minimálisan szükségesként. Ehhez képest az 1946. augusztus 8-i járműrovancsban az 1324 üzemképes személykocsiból mindössze 699 volt MÁV-cégjeles. Az őszi csúcsforgalomban ráadásul a személyszállításra használt marhavagonokat is vissza kellett adni az áruforgalomnak, ezért az igazgatóság utasítást adott a kis javítással – akár a belső berendezések nélkül is! – üzembe helyezhető idegen személykocsik helyreállítására és helyi személyvonatokba való besorozásukra.⁷¹

A helyreállításokat azonban jelentősen hátráltatták az anyag- és alkatrészhiányok. Krónikus hiánycikknek bizonyult az üvegtábla, ezért az ablakokat deszkatáblával fedték be egy darabka üvegszem berakásával, hogy tájékozódni tudjanak az utasok. Miskolcon is ugyanez volt a helyzet, a téli forgalomra készülve beállított – valószínűleg csak MÁV-os – személykocsikat felszerelték gőzfűtési tömlőkkel, de elegendő üveg hiányában a kocsik nagy részét kénytelenek voltak bedeszkázni. A személyszállításra használt marhavagonokat ekkor még nem látták el fűtőberendezésekkel.⁷² Erre csak 1947/48 telén került sor, az üzletvezetőség területén 24 gőzfűtéssel és 24 kályhával felszerelt, marhavagonból átalakított szükségszemélykocsi futott. A tapasztalatok szerint a mozdonyból fűtött kocsik jobban beváltak a forgalomban, mint a kályhával felszerelt kocsik, ráadásul egy-egy kályhafűtésű szerelvényhez külön fűtőt is kellett alkalmazni.⁷³ A szükségkocsik másik neuralgikus pontja a világítás volt. Néhány ablak kialakítása ellenére az utastér nappal is sötétben maradt. Este viharlámpákkal, később akkumulátoros megoldással villamos világítással próbálták javítani a komfortérzetet.⁷⁴ Persze nem mindig volt elegendő olaj a viharlámpákhoz,

70 Négytengelyes személy- és poggyászkocsik nagyobb mélységű javítását ekkor kizárólag a dunakeszi főműhely végezte. A kisebb vizsgákat és javításokat a budapesti Keleti és Nyugati pályaudvari műszaki kocsihivatalok, valamint az egyes üzletvezetőségek területén lévő kocsitelepek intézték.

71 MNL OL XXIX-H-50. 59286/1946 sz. irat: Személykocsijaink helyreállítása, 1946. szeptember 13.

72 MNL OL Z 1523. 68. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. december havi jelentése, 1947. január 6.

73 MNL OL Z 1523. 70. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. március havi jelentése, 1948. április 6.

74 1947 őszén indultak meg a dinamóval és akkumulátorral felszerelt szükségkocsik villanyvilágítási kísérletei. PIL-SZKL. 48. f. 54. dosszié. MÁV Gépészeti főosztály 1947. szeptember 23-i értekezlet jegyzőkönyve.

a villamos világítású kocsik dinamói vagy akkumulátorai a nem megfelelő karbantartás miatt idő előtt elhasználódtak, vagy éppen az izzókat szerelték ki szorgos (munkás)kezek.⁷⁵ A Miskolci Üzletvezetőség kocsijainak karbantartását és javítását a miskolci mellett a debreceni műhely végezte. A személykocsi park jelentős részét ekkor még egyébként légszesszel világították, a központi gáztartály viszont csak 1948 decemberére készült el Miskolcon, de a szükséges armatúrák hiányában még egy ideig továbbra is – Püspökladányból és Budapestről szállított – gázpalackokkal kellett feltölteni a kocsik gáztartályait.

A szükségsszemélykocsikat – ahogy a korabeli vasutasszleng nevezte őket: a bocipullmanokat – elsősorban a helyi személyvonatokban, illetve néhány közvetlen gyári munkásvonatokban közlekedtették, de olykor még a hétvégi munkásvonatok is marhavagonokból kerültek kiállításra.⁷⁶ A kocsiállag végig neuralgikus pontja maradt az Államvasutaknak, és nemcsak a vizsgált időszakban, hanem azon jócskán túlnyúlva, egészen az 1960-as évekig kihatott a vasúti közlekedésre a járműhiány. Elsősorban Budapest környékét érintette érzékenyen az egyre több vonat és az elégtelen kocsimennyiség ellentmondása. Ez főleg a nyári különvonatok, valamint a hétvégi távolsági munkásvonatok közlekedtetésénél csapódott le, amikor a Budapesti Üzletvezetőség kénytelen volt kölcsönkérni kocsikat a többi üzletvezetőségtől. A kölcsönkért kocsik helyett a vidéki üzletvezetőségek, így a miskolci is kénytelen volt még paddal sem ellátott, fűtetlen, világítatlan marhavagonokat besorozni a helyi vonatokba.⁷⁷

Az idegen eredetű kocsik karbantartása eleinte a minimumra korlátozódott, hiszen a járműcserék miatt nem érte volna meg jelentős anyagi és munkaerőt áldozni a bizonytalan sorsú személykocsikra. Annál is inkább, mivel a német, francia, olasz és lengyel kocsik műszaki megoldásai jelentősen eltértek a magyar vasúton alkalmazott szabványoktól. Így akár egy olyan viszonylag egyszerű berendezésnek, mint a gőztömlő pótlása is komoly gondot okozott az eltérő átmérő- és gőznyomási szisztéma miatt. Ezek nagyobb mérvű kijavítására, mint például beüvegezésükre, fűtési rendszerük kijavítására és a belső bútorzat helyreállítására csak a saját járművek rendbetétele után kerülhetett sor. Ez egyébként nem feltétlen minősült kidobott pénznek, hiszen a járműcseréknél nemcsak a darabszám, de az állapot is számított. Az általános európai vasúti járműhiány miatt pedig előbb-utóbb a külföldi vasútvállalatok is kénytelenek voltak a jobb állapotú MÁV-kocsikat karbantartani, kijavítani, hogy felhasználhassák saját közlekedésükben. 1948 végére – párhuzamosan a gazdasági konszolidációval – került a MÁV olyan állapotba, hogy már a külföldi személykocsik

75 PIL-SZKL. 48. f. 117. dosszié. MÁV Gépészeti főosztály 1948. november 28-i értekezlet jegyzőkönyve.

76 MNL OL XXIX-H-50. 42716/1948 sz. irat: Gyors és távolsági személyvonatok szerelvényeinek összeállítása 1948. május 9-től. 1948. április 30.

77 MNL OL XXIX-H-50. 67073/1947 sz. irat: Személyszállításra használt teherkocsik padokkal ellátása és kezelése, 1947. augusztus 26.; 111532/1948 sz. irat: Fedett teherkocsik használata személyszállításnál, 1948. november 16.

szakszerű kijavítására is tudott áldozni, az üzletvezetőség területén már csak 41, idegen eredetű személykocsit nem sikerült végig beüvegezni, ezeket üveg-
betétes fatáblákkal látták el.⁷⁸

Forgalom⁷⁹

Ahogy arra már utaltunk, a forgalom a háború után nemcsak az adott vonal állapotától és a rendelkezésre álló járművektől, hanem az orosz katonai parancsnokságok akaratától is függött. Hetente, havonta indultak új vonatok és szüntek meg korábbiak, például az 1945. május 14-i menetrend életbe lépése után majd két héttel később indult meg a forgalom Miskolc és Mezőcsát között, hétköznapiakon kettő, vasárnap csak egy vonatpárral. Mivel Nyékládháza és Mezőcsát között ekkor még nem voltak helyreállítva a távközlési berendezések, ezért egyetlen szerelvény tartózkodhatott a vonalon elkerülve az esetleges baleseteket.⁸⁰

Az elégtelen szállítási kapacitás miatt a MÁV igyekezett korlátozni a személyforgalmat, hogy enyhítsenek a vasút leterheltségén. 1945. május 15-től csak a rendőrhatalóság vagy a községi hatóság által kiállított utazási igazolvánnyal lehetett jegyet váltani, július 25-től pedig már a munkásvonatokat is csak vonat-használati jeggyel lehetett igénybe venni.⁸¹ A korlátozások – kérdéses eredményességgel – egészen 1946 végéig maradtak érvényben.⁸² A mai Borsod-Abaúj-Zemplén megye területén viszont másfajta korlátozással is számolni kellett 1946 első felében. A térségben kiütött tífuszjárvány miatt a bánrévei, rudabányai, boldvai, hidasnémeti és sátoraljaújhegyi vonalakon csak friss orvosi igazolvánnyal lehetett jegyet váltani. A népjóléti miniszter kérésére február elején életbe léptetett intézkedést május 8-án vonta vissza a közlekedésügyi miniszter.⁸³

1945 októberében az orosz hatóságok utasítására életbe léptetett forgalomkorlátozás következtében napokra megállt mindenféle közlekedés még a fővonalakon is.⁸⁴ Végül csak a munkásvonatokat állítottak forgalomba, illetve

78 MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. november havi jelentése, 1948. december 4.

79 A személyforgalom és utazási körülményeket részletesen taglalja a szerző 2019. május 16-i IV. Országos Vasúttörténeti Konferencián elhangzott „Utazás az újjáépülő vasúton, 1945–1948” c. előadásának a konferenciakötetben megjelenni tervezett tanulmánya.

80 MNL OL XIX-G-1-b. 4. d. 8005/1945: Miskolci Üzletvezetőség körrendeletei 1945. május 11-31. 4259/1945. III. sz. körrendelet.

81 Közlekedési Közlöny, 1945. 1. sz. 1.; 9. sz. 371–373. és 12. sz. 385.

82 Dokumentumok a magyar közlekedés i. m. 57–61.

83 Közlekedési Közlöny, 1946. 8. sz. 36. és 24. sz. 356.

84 MÁV Arch. DNR. 15/1945/20879 sz. irat.

„Koszov tábornok úr ragaszkodik ahhoz, hogy szénkészletünk állandóan emeltessék és október hó 1-ig minden nagyobb fogyasztóhelyen legalább 20 napos szénkészlet álljon rendelkezésre.”

a fontosabb megyeszékhelyek felé kormányzati futárvonatokat indítottak a fővárosból, amelyeken a fenntartott hivatali helyeken felül maradó szabad helyeket felár ellenében vehették igénybe az utazni vágyók. A ritka vonatközlekedés miatt a tehervonatokra is felkérdeztek, felmáztak az emberek, és ott utaztak, ahol éppen helyet találtak. Utaztak kocsitetőn és ütközőn ülve is, ami cseppet sem volt veszélytelen. A vasúttársaság ezért kényszerből – hogy biztonságosabbá tegye az utazásokat, illetve hogy ne essen el bevételtől – egy-egy személykocsi besorozását rendelte el a fővonali gyorstehervonatoknál.⁸⁵

A bevételek – sem a személy-, sem az áruszállítási tarifák – nem tudtak lépést tartani az inflációval. Közvetlenül a harcok befejeződése után a Miskolci Üzletvezetőség háromszoros jegyáremelést akart bevezetni vonalain, ezt viszont kevesellte a II. Ukrán Front parancsnoksága, utasítást adtak az eredeti ár négyszeresére emelésére, amit viszont a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium utasított el, végül 1945 júniusában az 1936. augusztusi tarifa két és félszeresében állapították meg az új – a járművek szedett-vedett állapota miatt ekkor egységesen harmadosztályú – menetdíjakat.⁸⁶ Az infláció gyorsulásával a MÁV szorzószámokkal próbált lépést tartani. 1946 májusában a tíz évvel korábbi menetdíjak 5220-szorosára emelkedtek, de a valódi utazási és szállítási költségek ekkor már rég elszakadtak a valódi költségektől. A Magyar Nemzeti Bank 1946. júniusi összeállítására szerint már a háború alatt is jelentősen elmaradt a MÁV teherszállítási tarifája a tényleges inflációtól, a háború után pedig teljesen lehetetlenné vált az „értékkövetés”. A jóvátételi szállításokért a MÁV 1945 júliusától 1946 januárjáig nagyjából 85 ezer dollárt számított fel fuvardíjnak, ugyanakkor az 1938-as fuvardíjak szerint a valós szállítási költség 1,227 millió dollárt tett volna ki.⁸⁷ A forint bevezetése természetesen új tarifákat hozott magával.⁸⁸ A tarifa kidolgozásakor szem előtt kellett tartani azt a miniszteri utasítást, hogy a MÁV-nak saját bevételeiből kell fenntartania magát. Újra megjelentek az 1., 2. és 3. osztályú jegyek, ami mellé társultak a bocipullmanokba szóló 4. osztályú jegyek is. *„Az 1946 augusztus 1-én életbe léptetett forint értékű személydíjszabás, bár felállítása körütekintő vasútgazdasági szempontok figyelembe vételével történt, a stabil fizetőeszköz életbe léptetése után jelentkező pénzhiány és főleg az általános kereseti viszonyok miatt magasnak*

A szénkészletet október hó végéig pedig minimum 28 napos fogyasztásnak megfelelő mennyiségre kell emelni.

Amennyiben ezt emelni nem tudjuk, úgy polgári forgalmunkat kell olyan mértékben csökkenteni, hogy az orosz szállítások részére az itt előírt szénkészlet minden körülmények között rendelkezésre álljon.”

85 MNL OL XXIX-H-50. 44363/1945: Személyszállító kocsik közlekedtetése gyorstehervonatoknál, 1945. október 26.

86 MÁV Arch. BG. 1. d. Miskolci üzletvezetőség helyzetjelentése 1945. július 22. 30–37. Forgalmi és kereskedelmi osztály jelentése.

87 MNL OL M-KS 274. f. 12. cs. 211. őe. Magyarország jóvátételi terheinek alakulása c. MNB-jelentés „A jóvátételi szállítások fuvarkölsége” c. fejezete. 1946. június.

88 Közlekedési Közlöny, 1946. 37. sz. 475.

*bizonyult.*⁸⁹ Végül október 14-én 20%-os általános tarifacsökkentést engedélyezett a Közlekedésügyi Minisztérium, a szociális kedvezményeknél 12%-kal csökkentették a díjtételeket.

A ritka és emiatt zsúfolt közlekedés miatt nem egy súlyos, olykor halálos baleset történt. Egy péceli asszony például Vámosgyörkön esett a vonat alá 1945 novemberében, amikor elvesztette egyensúlyát és leesett a teherkocsi homlokoldaláról, életét már nem tudták megmenteni.⁹⁰ Szerencsésebben járt az a diósgyőri vasgyári munkás 1946 tavaszán, aki Sárospatak felé utazva egy fedett teherkocsi tetején rosszkor állt fel Olaszliszka és Sárospatak között, egy felüljáróba verte fejét, de túlélte. Az eset már csak azért is érdekes, mert a vizsgálati anyagból megtudható, hogy a kalauzok hiába próbálták rendőri erő bevonásával Miskolcon és Szerencsen is lezavarni az utasokat a kocsitetőkről, az utasok a következő állomásokon már visszamásztak. A sérültet végül befektették a kalauzkocsiba és a sátoraljaújhelyi kórházba szállították.⁹¹ Fél évvel később egy borsodszentmártoni (ma: Bükkszentmárton) lakos esett le az Egerből Putnokra tartó személyvonatról. Egerváron mintegy 380 fő rohamozta meg a vonatot, és 15 perces állás ellenére sem sikerült az embereket leszállásra bírni az ütközőkről és tetőkről, ezért végül továbbindult a vonat. A férfi másokkal együtt a lépcsőn utazott, amikor elfáradt a karja, és leesett a vonatról. A kalauz jelentésében kiemelte, hogy különösen a hétfői és pénteki napon fordultak elő tumultuózus jelente a vonatokon, ezért karhatalom kivezénylését kérte a biztonságos személyszállítás érdekében.⁹² A menetrendek javulásával, egyre több és nagyobb kapacitású vonat forgalomba állításával csökkent a balesetek száma.

1946. szeptember 15-én a Kisterenye–Kál–Kápolna vasútvonal forgalomnak való visszaadásával az üzletvezetőség minden vonalán újra lehetett utazni és szállítani. Az újrainduló forgalomról plakátokból, újságcikkekből és természetesen a helyi vasutasoktól értesültek az emberek. Egészen 1946 novemberéig nem adott ki a MÁV klasszikus, könyv formátumú menetrendet. Az 1946. november 1-től életbe lépő téli menetrendhez is csak egy 50 oldalas füzetet adtak ki, amelyben az egyes vonalak nagyobb állomásai kerültek feltüntetésre. Az első rendes, békeidős menetrendkönyv az 1947. május 4-i menetrendváltással jelent meg. Az utolsó jelentősebb változást az 1948. május 9-i menetrend hozta magával, ami az első valóban békeidős menetrendnek tekinthető.

Aszemélyszállítás alakulását nem csak az elszállított utasszámmal és az abból eredő bevétellel, hanem a menetrendek összehasonlításával kívánjuk bemutatni. Ehhez az 1939-es nyári, az 1946-os téli és az 1948-as nyári menetrendet vettük alapul. Amíg a háború előtt csak Budapest és Miskolc között 5 gyors- és 6

89 MÁV Arch. PG. 1. d. 1946. október havi üzemgazdasági jelentés. Kereskedelmi szolgálat fejezet.

90 MÁV Arch. DNR. 15622/1945 sz. irat.

91 MÁV Arch. DNR. 9616/1946 sz. irat

92 MÁV Arch. DNR. 21074/1946 sz. irat.

személyvonatpár közlekedett, 1946 telén 1-1, 1948 nyarán 3 és további 2 gyorsvonat közlekedett még Sátoraljaújhely felé, valamint Hidasnémetin át Kassára. Eger és Gyöngyös is napi 10 pár vonattal volt elérhető Füzesabonyból, illetve Vámosgyörkből, de az összes bányavidéki mellékvonalon is napi 4-5 vonatpár közlekedett 1939-ben. A fővonali távolsági vonatokon mindhárom osztályra lehetett jegyet váltani, a vicinálisok és helyi személyvonatok 2. és 3. osztályú kocsikkal közlekedtek. Ehhez képest az 1946. téli menetrendben még a gyorsvonatokon is csak a 2. osztály jelentette a „luxust”, – első osztályon kizárólag nemzetközi vonatokon lehetett utazni, de ilyen nem közlekedett ekkor a térségben – az összes helyi személyvonat kizárólagosan 3. osztályú kocsikból állt. Persze előfordult az is, hogy egyes helyi személyvonatokban 2. osztályú kocsik is közlekedtek, miközben a távolsági vonatokban idegen eredetű, hiányos berendezésű személykocsik jártak. Emiatt már 1946 nyarán rendelet született, hogy mellékvonali és helyi személyvonatokba csak akkor sorozhatnak be másodosztályú személykocsit, ha a távolsági vonatokhoz előírt szerelvények már kiállításra kerültek.⁹³ A mellékvonalakon csak napi egy vonatpár állt az utasok rendelkezésére, Egerbe és Gyöngyösbe is csak négy vonatpár járt. A fővonalakon egy-egy betétjárat egészítette még ki a szegényes választékot. 1948 nyarán már javultak a közlekedési lehetőségek, a mellékvonalakon már napi 2-3 vonatpár közlekedett, Eger és Gyöngyös is hét vonatpárral vált elérhetővé a miskolci fővonalról, sőt Eger is elérhetővé vált közvetlen kocsival Budapestről.

A személyszállító vonatok menetidejét és utazási sebességét tekintve szintén jelentős különbséget mutatnak a menetrendek – különösen akkor, ha nem feledkezünk meg arról, hogy a lepusztult infrastruktúrán rossz szénrel közlekedő, nem mindig tökéletes állapotú járművek gyakran okoztak és/vagy szenvedtek jelentős késéseket! Gyorsvonattal két és fél órába telt a Budapest–Miskolc távolság, személyvonattal 4 és 6 óra közötti menetidővel lehetett számolni 1939-ben. Hét évvel később a gyorsvonatnak is majdnem négy óra kellett, a személyvonatnak pedig 6 óra 40 perc! A menetidőket összefoglaló táblázat mellett az utazási sebességek alakulásából is kidomborodik a vasúti közlekedés drasztikus visszaesése, és ezzel összhangban a kapacitás csökkenése.

93 MNL OL XXIX-H-50. 32613/1947 sz. ügyirat 45602/1946 sz. irata: A távolsági és a Budapest-környéki helyi személyszállító vonatok szerelvényeinek összeállítása, 1946. július 2.

	Vasútvonal	Távolság (km)	Vonatnem	Utazási idő		
				1939	1946	1948
Fővonalak	Budapest–Hatvan–Miskolc	182	gyorsvonat	2628p–2635p	3645p	365p–3645p
			személyvonat	4610p–5659p	6640p	5655p–6645p
	Miskolc–Sátoraljaújhely	83	gyorsvonat	1610p	–	1619p–2617p
			személyvonat	1657p–1650p	1640p – 3630p	2640–3615p
	Miskolc–Felsőzsolca–Hidasnémeti	62	gyorsvonat	58p–51p	–	–
			személyvonat	1628p	2640p – 2654p	267p–2620p
Mellékvonalak	Kisterenye–Kál–Kápolna	55	személyvonat	1630p	2632p–2648p	265p–5625p
	Kisterenye–Homokterenye–Mátránovák	15	személyvonat	27–29p	45–60p	55p–16
	Vámosgyörk–Gyöngyös	12	személyvonat	21p	29–41p	25–35p
	Füzesabony–Eger	17	személyvonat	28p–25p	38p–48p	40p
	Eger–Putnok	70	személyvonat	362p	3630p–3650p	3655p–46
	Miskolc–Mezőcsát	34	személyvonat	163p	1620p	1626p–1642p
	Miskolc–Bánréve	46	személyvonat	1613p	26–2630p	1655p–26
	Bánréve–Ózd	12	személyvonat	26p – 20p	30p	30–35p
	Kazincbarcika–Rudabánya	16	személyvonat	30p	50p	50–55p
	Miskolc–Tornanádaska–Bódvavendégi	66	személyvonat	2614p–2610p	3620p–3635p	3645p–4640p
	Szerencs–Abaújszántó–Hidasnémeti	52	személyvonat	1648p	2627p	2640p

5. táblázat: A menetidők alakulása, 1939–1948

A vonatok száma mellett azok hossza és kapacitása is bővült az évek folyamán. 1946 őszétől már kétkocsis gyorsmotorvonatot is forgalomba helyeztek a főváros és a borsodi megyeszékhely között.⁹⁴ Sőt, az 1947-es nyári menetrenddel már megjelentek a hálókocsis és étkezőkocsis szolgáltatások, igaz, egyes vonatoknál, ahová nem jutott étkezőkocsi, ott büfészolgálatot rögtönöztek egy másodosztályú személykocsi két utasfülkéjének átalakítása árán. Ekkor még a belga tulajdonú Nemzetközi Vasúthálókocsi-társaság (Compagnie Internationale des

94 MNL OL XXIX-H-50. 32613/1947 sz. ügyirat.

Wagon-Lits, CIWL) üzemeltette a büfészakaszokat, ahogy az étkező- és hálókocsikat is. Ebből fejlődött ki a MÁV étszolgálat, ami 1948. január 24-én indult meg a hegyeshalmi és a sátoraljaújhelyi távolsági személyvonatokon. Két fülke átalakításával konyhát és raktárt alakítottak ki egy másodosztályú személykocsiban, ahonnan az alkalmazottak kosárral végigjárva a kocsikat sült kolbászt, virslit, szendvicset, kávé, sört, bort, illetve üdítőket kínáltak az utasoknak.⁹⁵ 1948 augusztusában vette meg a MÁV a CIWL-től a belföldi étkezőkocsi szolgáltatásokat, annak magyarországi járműparkjával együtt.

	Vasútvonal	Távolság (km)	Vonatnem	Átlagos utazási sebesség (km/h)		
				1939	1946	1948
Fővonalak	Budapest–Hatvan–Miskolc	182	gyors	72–82	50	48–60
			személy	30–45	27–28	27–30
	Miskolc–Sátoraljaújhely	83	gyors	73	46–50	35–62
			személy	41–44	25–30	25–31
	Miskolc–Felsőzsolca–Hidasnémeti	62	gyors	62–75	–	–
személy			41	22	27–30	
Mellékvonalak	Kisterenye–Kál–Kápolna	53	személy	35	19–21	10–26
	Kisterenye–Homokterenye–Mátranovák	15	személy	30	15–20	15
	Vámosgyörk–Gyöngyös	12	személy	36	18–24	24
	Füzesabony–Eger	17	személy	37–42	23–26	26
	Eger–Putnok	70	személy	23	18–20	17
	Miskolc–Mezőcsát	34	személy	34	25	20–22
	Miskolc–Bánréve	46	személy	38	18–23	20–22
	Bánréve–Ózd	12	személy	35	24	24
	Barcika–Ormospusztá (Rudabánya)	11 (16)	személy	22	13	18–19
	Miskolc–Tornanádaska–Bódvavendégi	66	személy	30–31	19–20	14–17
	Szerencs–Abaújszántó–Hidasnémeti	52	személy	29	19	20

6. táblázat: Az utazási sebesség alakulása, 1939–1948

Ha lassú tempóban is, de folyamatosan emelkedett a szolgáltatási színvonal, ennek ellenére előfordultak konfliktusok a vasutasok és az utasok – főleg a munkások – között a késések miatt, ami főleg a gyenge minőségű szén miatti hosszabb menetidőből fakadt. 1947 végén a diósgyőri munkások végül megelégtettek a többszöri késést – és az emiatti fizetéseszközt – ezért november 28-án az egyik munkásvonat kocsijainak légfékjeit megnyitva bénították meg a forgalmat Miskolc rendező pályaudvaron, december 18-án pedig tettelegességre is sor került a vasgyári állomás vasutasaival. A hangulatot persze csak fokozta az egyre

⁹⁵ Így kezdődött... Utasellátás, 1970. 10. sz. 4.

növekvő ingázóforgalomban üzleti lehetőséget látó helyi zugitalmérőktől vásárolt bor és pálinka.⁹⁶ Más probléma is akadt az utasokkal, ingázókkal. Már 1946 legelejétől többször szóba kerültek a közlekedési tárcánál és a vasútnál az utasok által okozott rongálások. Gyakran tűntek el utastéri berendezések, izzók, lámpák, és törtek be ablakok.⁹⁷ 1947/48 telén végül már Bebrits államtitkár írt levelet a Szakszervezeti Tanácshoz, hogy hassanak a munkásokra, mert az egyre gyakoribb rongálás és lopás, valamint a vasutasok inzultálása akadályozza a vasúti üzemet.⁹⁸ Arra is akadt példa – egyelőre más esetről nem tudni – amikor a vasutasok garázdálkodása okozott fennakadást. 1947. augusztus 2-án a fővárosból hazautazó pályamunkások Kál-Kápolna állomáson megbénították a forgalmat. Két budapesti vonatról összesen 24 kocsit kapcsoltak le az állomáson, amivel Kisújszállás felé mentek volna tovább. Mivel a mozdony Tarnaszentmiklóson meghibásodott, más mozdony pedig Kál-Kápolnán nem volt, ezért a részben ittas pályamunkások szétkapcsolták a Budapestre tartó 401. sz. gyorsmotorvonatot, és mintegy 80 percre megbénult a forgalom az állomáson. Az incidens miatt három kinevezett pályamunkással szemben fegyelmi eljárás indult, az Erdőtelek és Heves községekből felvett, de nem besorolt pályamunkásokat pedig elbocsátották, valamint a két településről megtiltották továbbiakban pályamunkások felvételét. Ez utóbbi különösen érzékenyen érintette a magas munkanélküliség miatt a környék törpebirtokosait és földmunkásait.⁹⁹

Mindezek ellenére a havi jelentésekből kinyerhető utasszámok alapján az elszállított fizető utasok száma az 1945. II. félévi 3,4 millió fője a MÁV összes fizető utasának 8,83%-át tette ki. 1946-ban majdnem 6,2 millió (7,65%), 1947-ben 7,32 millió (8%), 1948-ban pedig majdnem 10 millió utas (8,76%) váltott jegyet az üzletvezetőség területén.¹⁰⁰

Ami az áruszállítást illeti, a borsodi iparvidék ércei, szén- és vasárui voltak a meghatározóak, valamint a Mátra és a Bükk erdőségeiből nyert faáruk, illetve a helyi kőbányák és téglagyárak termékei. Bár nemzetközi személyforgalma nem volt az üzletvezetőségnek a vizsgált periódusban, áruszállítás annál inkább. Elsősorban export- és jóvátételi szállítások fordultak elő, de – igaz, jóval kisebb mértékben – tranzitforgalmat is lebonyolított az üzletvezetőség. Jóvátételre különböző vas- és acélárukat szállított a MÁV elsősorban a Szovjetunió, illetve Jugoszlávia felé, valamint Csehszlovákiába. A rendes kereskedelmi forgalomban

96 MÁV Arch. DNR. 17/1947/26976 sz. irat.

97 Varga László, a MÁV elnöke: Helyzetkép az Államvasutakról. Közlekedési Közlöny, 1946. 2. sz. 9–10.;

Kopasz Károly: Téli közlekedés. Közlekedési Közlöny. Különszám az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszusról. 1946. augusztus 11. 11–14.

98 PIL-SZKL. 1. f. 6. á. 141. őe. Bebrits Lajos államtitkár 1219/I/2/1948 sz. átirata a Szakszervezeti Tanácsnak, 1948. január 10.

99 MÁV Arch. DNR. 15/1947/46469, 15/1948/14681 és 15/1948/18891 sz. iratok.

100 A komplex kép érdekében érdemes lenne az utasforgalmi adatokat összevetni az üzletvezetőség vasútvonalainak vonzáskörébe eső lakott területek demográfiai adataival is, de idő- és helyhiányában erre nem vállalkozhattunk.

viszonylag gyakran bukkannak fel Ausztriába feladott szén- és faküldemények, valamint gyümölcspép, de szerepel még eseti jelleggel Bulgária, Svédország és Olaszország is a fuvarcélok között – ide is főleg vas- és acéláru került feladásra. A tranzitforgalom – ahogy a magyar export is – a térség politikai helyzetének változásával (a szovjet blokk összekovácsolódásának megindulása, belgrádi járműegyezmény¹⁰¹) és az általános gazdasági javulással együtt fejlődött. Az üzletvezetőség területén elsősorban Románia–Csehszlovákia és Románia–Lengyelország viszonylatú tehervonatok közlekedtek, de néha előfordult Jugoszlávia–Csehszlovákia útvonalú küldemény is. Havi szinten átlagosan 200–300 kocsiról beszélhetünk, amelyek Bánrévénél, Hidasnémetinél és Sátoraljaújhelynél haladtak át a magyar–csehszlovák határon, délen pedig a tiszafüredi hídon át léptek át a Debreceni Üzletvezetőség területére. Bár a tranzitforgalom már 1946-ban megindult az üzletvezetőségen, a havi jelentésekben csak 1948 tavaszától szerepelnek rendszeresen tranzitvonatok és adataik.¹⁰²

Az áruszállítással kapcsolatban két fontosabb problémát említhetünk meg: a fedett teherkocsik hiánya – különösen az őszi szállítási szezonban – és az árubiztonság. Minden hónapban előfordultak kártérítési eljárások, az árudézs-málók és tolvajok között pedig szép számmal találtak vasutasokat. Különösen 1945/46 telén volt kiugró a széndézs-málások száma, mivel a katasztrofális szénhelyzet miatt nem jutott szén a vasutasoknak. Minden havi jelentésben – változó intenzitással – szerepeltek vasutasok dézs-málásai és felelősségre vonásuk. Ennek ellenére a rendelkezésre álló adatok szerint a lopások, fosztogatások és dézs-málások többségét civilek követték el.¹⁰³ Kedvelt célpont volt még az építőanyag is, de a hiánygazdaság miatt szinte bármit hasznosítani lehetett a feketepiacon. Vasutasokból felállított őrséggel, később – a vasútőrségen belüli visszaélések miatt – honvédségi alakulatokkal igyekeztek őrizni a nagyobb áruforgalmú (rendező) pályaudvarokat – Diósgyőr környékén főleg a Danyi-völgy lakói jelentettek veszélyt az árukra – olykor pedig rendőrséggel közös razziákat tartottak a nagyobb vasútállomásokon.¹⁰⁴

101 Az 1947. szeptember 27. és október 10. között tartott belgrádi konferencián állapodtak meg a kelet- és közép-európai államok a II. világháború után szétszóródott vasúti járművek visszaszolgáltatásának körülményeiről. MNL OL XIX-H-1-aa-1. 578. d. 310985/1950 sz. ügyirat 69386/1948 sz. irata: Az 1947. évi belgrádi egyezmény magyar nyelvű szövege tárgyában, 1948. július 17.

102 MNL OL Z 1523. 70. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. március havi jelentése, 1948. április 6.

103 Dokumentumok a magyar szénbányászat i. m. 310–311.

104 MNL OL. Z 1523. f. 69. cs. Miskolci üzletvezetőség 1947. június havi jelentése, 1947. július 8. A dézs-málási esetek taglalásánál külön kitért a jelentés összeállítója, hogy a Vámosgyörk állomáson utasok által elejtett szavak nyomán indult nyomozás során 8 q lopott, vasúton feladott árucikket foglaltak le. A lopási cselekményeket taglaló jelentésbe az áthúzott „*mióta a szemérmetlen vasútőrséget megszüntettük, lényegesen csökkent a visszaélések száma*” helyett „*vasútbiztosító honvédség lelkiismeretesen végzi kötelességét*” megfogalmazás került.

Rendőrségi razziára lásd: MNL OL Z 1523. 70. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. május havi jelentése, 1948. június 5.

Nemcsak árucikkkel lehetett üzletelni a feketepiacon, de a kocsihiány miatt fuvarjoggal is lehetett csencselni. 1945 tavaszán az egyik budapesti napilapban hirdetésben keresett társat egy fuvaroztató, akinek sikerült már egy kocsit lekötnie: „*Sátoraljaújhelyre április végén induló vagonom felét kiadnám. Megkeresés: Biztos szállítás jeligére a főkiadóban.*” Természetesen a kocsikkal való üzérkedést igyekezett a MÁV megakadályozni, utasították az állomási személyzetet, hogy jelentsék a gyanús eseteket. Kérdéses hogy milyen eredménnyel sikerült fellépni az effajta üzleteléssel szemben, főleg a kritikus őszi hónapokban.¹⁰⁵

Az utazó és – elsősorban – fuvaroztató közönség vasúti közlekedéssel kapcsolatos gondjait, meglátásait az 1947. május havi, Miskolcra kihelyezett igazgatósági és üzletigazgatói értekezlet kapcsán tartott „meghallgatásból” lehet megismerni. A megyei adminisztráció mellett a kereskedelmi és iparkamarák helyi szervezetei, valamint a nagyobb helyi vállalatok kaptak meghívást, hogy kifejtsék észrevételeiket a vasútról.

Balogh Ferenc, Borsod-Gömör vármegye alispánja a vármegye kéréseit és észrevételeit fogalmazta meg levelében. Új vasútvonalra tett javaslatot, amely a rudabányai állomásból indult volna Ragályon át Aggtelekig, hogy az elmaradott térség természeti kincseit feltárva segítse a környék fellendülését. Távlati tervként még az alábbi vonalak építését tartotta kívánatosnak: Mezőcsát–Ároktő–Tiszabábolna–Borsodivánka–Mezőkövesd és a Felsőzsolca–Arnót–Sajópálfalva–Sajóvamos–Sajóecseg (mindkét vonal létjogosultsága több mint kérdésesnek tűnik, ugyanakkor jól mutatja, hogy a közlekedésben még mekkora presztízse volt a vasútnak, szemben a közúti közlekedéssel).¹⁰⁶ Aminek valódi értelme lett volna, és már az I. világháború előtt is szorgalmazták a miskolci kereskedők, az a Miskolcot Debrecennel összekötő vasútvonal volt, persze ez sem valósult meg, ahogy a fenti tervek sem. Itt kell megemlíteni, hogy Szántó Vezekényi István pétervásári kisbirtokos, az FKGP országgyűlési képviselője az 1947/48. évi költségvetés közlekedési fejezetének vitájakor javasolta szűkebb páttriája vasúti elérhetőségének megteremtését. A szintén több évtizedes gondolat jegyében kérte, hogy a Kisterenye–Kál–Kápolna vonalat kössék össze Pétervásárán át Ózddal.¹⁰⁷ A javasolt vasútvonalak közül ennek lett volna a legjobb esélye a megvalósulásra, ugyanis a trianoni békediktátum miatt a salgótarjáni vasgyár és az ózdi kohók közötti korábban használt vasúti kapcsolat Bánréve–Fülek–Somoskőújfalu között immáron határon túlra került. A jelentős miskolci kerülőút kiváltására többször szóba került a fenti összeköttetés megépítése.¹⁰⁸

105 MNL OL XIX-G-1-b. 4. d. 8005/1945: Miskolci Üzletvezetőség körrendeletei 1945. május 11–31. 3527/1945. III sz. rendelet.

106 MNL OL Z 1523. 68. cs. 1947. május 12-i értekezlet Borsod vármegye érdekképviselői szerveivel.

Balogh Ferenc, Borsod-Gömör vármegye alispánja 8045/ai. 1947 sz. levele a MÁV Igazgatóságnak: A vasút 3 éves terve Borsod vármegyében. 1947. május 10.

107 Országgyűlési Napló. 1947–1949. III. Budapest 1948. 162–163.

108 MNL OL Z 1610. 488. d. 9/1. t. Kíválmaink a jövőre nézve. A régi trianoni határok visszaállítása folytán fennálló vasútközlekedési nehézségek részleges kiküszöböl-

Visszatérve a vármegyei kívánságlistára, a személyforgalom kiszolgálásának javítása szerepelt újabb megállóhelyek nyitásával, illetve a vonatok számának emelésével egyes vonalakon. A Magyar Állami Szénbányák nagyvisnyói szénbányásoknak kért munkásvonatot, a diósgyőri vasgyár pedig a műszakváltáshoz igazodó munkásvonatot, kocsiallási díjkönnyítést, valamint új vágány építését kérte a gyár és Sajószentpéter között. A szerencsi cukorgyár Szerencs állomás bővítését, valamint a tokaji Tisza-híd mielőbbi helyreállítását kérte. A Miskolci Kereskedelmi Testület az áruszállítás biztonságának javítását szorgalmazta, illetve ezzel kapcsolatban a kártérítési ügyek meggyorsítását, valamint a kocsialláspenzek csökkentését és a fontosabb élelmiszerek tarifáinak mérséklését.

Összességében nézve az áruszállítást, jól látszik, hogy milyen sokat nyomott a latba a borsodi iparvidék. Amíg a fővonalai tehervonatok átlagos terhelése 1946-ben 668 tonna volt, a Miskolci Üzletvezetőség tehervonatai átlagosan 738 tonna áruval közlekedtek. A vonatok számának emelésével csökkent a vonatok terhelése – ami csökkentette a mozdonyok igénybevételét, így a szolgálatképtelenségek számát is –, így az országos átlag 1947-ben 639, egy évvel később pedig 587 tonna lett. Miskolc megőrizte „elsőségét”, átlagosan 772, majd 718 tonnás tehervonatok gurultak a sín párokon. Ha mindehhez hozzátesszük azt, hogy a Budapestről kiinduló fővonalak fővárostól 50-60 km-en túli középső szakaszain csak a győri vonalon volt sűrűbb forgalom, mint a Hatvan–Miskolc szakaszon, érthető, mekkora kihívásnak kellett megfelelniük az egyes szolgálati ágaknak. Az üzletvezetőség legforgalmasabb vonalai az 1946/47. gazdasági évi statisztika alapján a Hatvan–Miskolc személypályaudvar volt napi átlag 20 vonattal, ezt követte a Bánréve–Ózd vonal napi 17, a Miskolc rendező pályaudvar és Diósgyőr vasgyár közötti szakasz napi 15, és a Bánréve–Miskolc vonal napi 13 vonattal.¹⁰⁹

Ezzel korrelál az árutonna-kilométer alakulása is, amit az áru súlyának és a szállítási távolságnak a szorzatából számítottak. A Miskolci Üzletvezetőség részesedése a MÁV áruszállításából folyamatosan emelkedett, jóval meghaladva a hálózati arányt.

Időszak	Árutonna-km (1000)		
	Országos	Miskolc	Arány
1945. VI–XII.	916 901	124 397	11,20%
1946	2 074 764	251 067	12,63%
1947	3 237 282	484 888	15,42%
1948	4 053 331	580 558	15,97%

7. táblázat: Árutonna-kilométer szállítási teljesítmény alakulása 1945–1948

lésére. Sebestyén [Andor] javaslat. 1945. június 25. „Oroszország és Csehszlovákia felé” c. fejezet.; valamint MNL OL XIX-H-1-aa-1. 2235. d. 128068/1962. Mátranovák–Pétervására–Ózd új vasútvonal megépítése.

¹⁰⁹ MNL OL XIX-H-1-aa-1. 124. d. 77209/1948 sz. irat: Kimutatás a MÁV azon vonalairól, ahol önműködő biztosító berendezés létesítése tervezetik, 1948. október 16.

Vasutasok

A vasutasok II. világháború utáni általános élet- és munkakörülményeit, szociális viszonyait egy korábbi tanulmányban már ismertettük, ezért itt csak a Miskolci Üzletvezetőség specifikus eseteit kívánjuk bemutatni.¹¹⁰ A front elől elmenekülő Karvázy (Hönsch) Károly üzletigazgató helyett 1944. december 5–11. között Földvári József irányította az üzletvezetőséget, őt Barta Aladár váltotta, aki 1946 eleji hivatalos kinevezése után egészen 1948. február 29-ig irányította a Miskolci Üzletvezetőséget. Utóda Szalóky Emil lett, aki valójában már 1947. november 15-én átvette az üzletvezetőség irányítását ideiglenes megbízottként, egészen vizsgált korszakunk végéig.

A harcok befejeződésével megindult a pártok versengése a lelkekért. Ez alól nem maradhatott ki a vasutasság sem. Annál is inkább, mivel az 1922-es Bethlen–Peyer paktum miatt a Horthy-korszakban nem működhetett semmilyen baloldali vagy érdekvédelmi szervezet a vasútnál, így a vasutasok új, a politika szempontjából még kiaknázatlan szereplőnek számítottak. A kisgazdapárt és a parasztpárt nem tudott sok hívet szerezni magának a vasutasok között, főleg az ország szegényebb és kevésbé vallásos térségében. Legalábbis a taglétszámok tekintetében. Ugyanis sok vasúti alkalmazott a munkahelyén valamelyik munkáspárt tagjának hirdette magát, de otthon, a falujában már kisgazdaként szavazott.¹¹¹ Az azonban tény, hogy a két munkáspárt osztozott a vasutasokon, a kisgazdapártot inkább a tisztviselők egy része választotta, a parasztpártot pedig az alacsonyabb beosztásban lévő alkalmazottak. Valamivel több volt a szociáldemokraták aránya a kommunistákénál, ennek ellenére a Miskolci Üzletvezetőség vezetői posztjain fele-fele arányban osztozkodott a két párt. A 28 tisztviselőből 13-13 volt szociáldemokrata és munkáspárti, ketten pedig pártonkívüliek voltak.¹¹² Itt is megfigyelhető az a koalíciós párti hatalomgyakorlási technika, hogy ha az osztály vezetője MKP-tag volt, akkor helyettesét az SZDP adta és fordítva. Az üzletigazgató kommunista, helyettese, Cserjés Károly szociáldemokrata párttag volt. A pályafenntartási osztályon és az alárendelt osztálymérnökségeken a szociáldemokraták, a gépészeti osztályon és a fűtőházakban a kommunisták adták a vezetőket. Az állomásfőnökségeknél is kommunista többség volt, Miskolc személypályaudvara, Sátorlajújhely és Eger állomásfőnökeit az MKP tudta sorai között, Miskolc rendező pályaudvar volt az egyetlen jelentősebb állomás, amit az SZDP magáénak mondhatott. Miközben a nyilvánosságban a két munkáspárt szoros összefogásáról lehetett olvasni, a színpalak mögött folyamatosan zajlott

110 Péterffy Gergely: Vasutas hétköznapiak a II. világháború után, 1945–1948. In: *Studia Comitatensia*. 36. Szerk. Véri Dániel. Szentendre 2018. 136–175.

111 A MÁV Gépészeti szakszolgálatát vezették i. m. 55–56.

112 MNL OL. M-KS. 276. 115. cs. 82. őe. 16–34. (Az üzletvezetőségekre vonatkozó adatok eredeti lelőhelye MNL OL. M-KS. 274. f. 7. cs. 185. őe. Itt található a MÁV Igazgatóság és a Budapesti Üzletvezetőség káderhelyzetét bemutató táblázatok, valamilyen okból innen kiemelésre került a másik öt üzletvezetőség anyaga, és az MDP iratai közé kerültek.)

a küzdelem, ki tud több tagot felvonultatni, illetve átcsábítani a másik pártból, és ezzel erősíteni pozícióit. Ez különösen fontos volt a vasutasoknál, ugyanis a főnökök gyakran vitték magukkal közvetlen beosztottaikat is, így egy emberrel több tucatot is meg lehetett nyerni.

Ha nem sikerült még a – a közélet erőteljes átpolitizáltsága miatt mondhatni kötelező jellegű – pártválasztás előtt beléptetni az adott személyt a pártba, akkor az átcsábítással igyekeztek megszerezni az illetőt – és vele együtt a tisztséget is! A pártállásnak a háború utáni igazolóbizottságoknál volt jelentősége, hiszen megfelelő párttagkönyv meglétével kisebb-nagyobb botlásokat is el lehetett feledtetni. Egy évvel később, a stabilizáció keretében végrehajtott B-listázáskor szintén hasznosnak bizonyult a párttagság – bár nem minden esetben lehetett megmenekülni az elbocsátás elől! A B-listázó bizottságok tagjait az egyes pártok delegálták, és bizony súlyos visszaélések, „trükkök” történtek a konkurens pártok gyengítésére.¹¹³ Az üzletvezetőség területén összesen 1815 kinevezett alkalmazott veszítette el állását, az 1946. július 1-i 5871 fős létszám 4056-ra csökkent. A tisztviselők és segédtisztok aránya mintegy 40-40%-al, az altisztké negyedével csökkent.¹¹⁴ A B-listázás korrigálására a két munkáspárt 5-5%-os, a kisgazdák 10%-os kvótát kaptak tagjaik visszavételére. Ez megint remek lehetőséget biztosított az átcsábításra. Az SZDP-t a B-listázás miatt 142-en hagyták el – ebből 43-an a Miskolci Üzletvezetőség területén – hogy az MKP vagy az FKGP színeiben vetessék vissza magukat munkahelyükre.¹¹⁵

A létszámcsökkentés azonban nem bizonyult tartósnak, 1947 tavaszától megindult a lassú, de folyamatos létszámemelkedés, és egy évvel a B-listázás után a megszabott létszámkeretet túllépve már 4295 kinevezett dolgozott az üzletvezetőségén.¹¹⁶ Fél év múlva, 1948 márciusában már 362 ember dolgozott az üzletvezetőségi központ 345-ben előírt munkahelyén, a végrehajtó szolgálatoknál pedig a megszabott 4227 fő helyett 5368 alkalmazottat foglalkoztattak.¹¹⁷ Vizsgált korszakunk végén a központi szolgálatnál 371-en, a külszolgálatoknál 5334-en szerepeltek a nyilvántartásban.¹¹⁸ A forgalom emelkedésével összhangban 1948-ban már folyamatosan panaszkodtak a mozdonyvezetők és fűtők hiányára.

113 A MÁV Gépészeti szakszolgálatát vezették i. m. 62–63.

114 MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. augusztus havi jelentése, 1946. szeptember 7.

115 MNL OL M-KS 283. 17. cs. 209. dosszié. 15–17. B-listázás miatt pártállást változtatott egyes SZDP-tagok jegyzékei, 1946. augusztus 1 – december 10. Szintén jól jött a megfelelő pártigazolvány, ha az ember esetleg összetűzésbe került a törvénnyel, mint az a néhány miskolci vasutas, akik részt vettek az 1946. július végi miskolci pogromban. Lásd: Péterffy: Vasutas hétköznapiak. 164.

116 MNL OL Z 1523. 69. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1947. augusztus havi jelentése, 1947. szeptember 14.

117 MNL OL Z 1523. 70. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. március havi jelentése, 1948. április 6.

118 MNL OL Z 1523. 71. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1948. december havi jelentése, 1949. január 5.

A kommunista párt a szociáldemokratákkal való 1948. júniusi egyesülés – pontosabban beolvasztás – mellett az 1945 elején megjelenő üzemi bizottságokat és az 1945 tavaszán létrejött Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezetét is fokozatosan irányítása alá helyezte – egyúttal felhasználta a szociáldemokrata párt felőrlésére. A szakszervezet amellett, hogy a vasutasok szociális és munkahelyi körülményeinek javításáért küzdött, ennek örve alatt – az idő előrehaladtával – egyre inkább a kommunista párti propaganda terjesztőjévé vált. Elvitathatatlan, hogy számos munkásjóléti intézkedés, illetve szolgáltatás bevezetését érte el vagy szervezte meg maga a szakszervezet, mint például anyasági segély, üdültetési lehetőségek, és persze kulturális programok, lehetőségek biztosítása az alkalmazottak számára. 1948 februárjában például mozgó vasúti könyvtárat indított a szakszervezet, a menetrend szerinti személyvonatok mögé kapcsoltak egy könyvtárkocsit, ami 2-3 hétre kölcsönzött ismeretterjesztő, szépirodalmi és gyermekirodalmi könyveket a kisebb településeken, magányos őrhelyeken szolgáló vasutasok számára.¹¹⁹ A vasutasok művelődését is szíven viselte a szakszervezet, a műkedvelő vasutasok munkáinak bemutatására, a művészek bátorítására „kulturvonatot” állítottak össze, ami országjáró útját pont Miskolcon kezdte meg.¹²⁰

A hiperinfláció miatti amúgy is nehéz megélhetés mellett tehát a politikai küzdelmek, helyi harcok is nehezítették a szolgálatellátást. Pedig enélkül is elég gondjuk volt a vasutasoknak, hasonlóan más állami szolgálatban álló csoportokhoz. A tárgyalt 4 éven át végig megoldatlan maradt a lakás- és ruha-hiány. Az egyenruhán úgy-ahogy igyekezett a MÁV és a közlekedési tárca segíteni, például svéd katonaruhák beszerzésével, de ez is csak a stabilizáció után indult meg és akkor is csak lassan, fokozatosan sikerült ellátni ruhával és lábbelivel az alkalmazottakat. Különösen a forgalmi és vontatási szolgálatnál beosztottak téli meleg ruhával való ellátása maradt akut probléma 1948-ig. *„Utazószemélyzetünk rongyokban jár, lakatosok a szolgálatmentes idejükben, vasárnap ugyanabban a rongyos, olajos munkaruhában járnak az utcán, amelyben a szolgálatukat végzik, mert nincs más, amit magukra fölvegyenek.”*¹²¹ Az alacsony fizetések és az árucikkhiány miatti magas árak miatt saját ruha vásárlása a legtöbb alacsonyabb beosztású alkalmazott részére lehetetlennek tűnt. Még szabó- és cipésműhelyeket is megszerveztek, hogy legalább a meglévő ruháneműt és cipőt olcsón tudják javíttatni, illetve aki tudott anyagot vinni magával, új ruhát készíttethetett magának.

A legsúlyosabb gondot persze az élelmiszerkérdés jelentette. Az alkalmazotti fizetés teljesen elégtelennek bizonyult a család ellátására már 1945 őszén is, a hiperinfláció felpörgésével csak még rosszabbá vált a helyzet. Az árak

119 Hatalmas sikert aratott a mozgó vasúti könyvtár. Észak-Magyarország, 1948. július 6. 4.

120 Nagy sikert aratott a képekkel, szobrokkal, könyvekkel megrakott kulturvonat. Észak-Magyarország, 1948. augusztus 10. 4.

121 MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. szeptember havi jelentése, 1946. október 7.

óráról órára emelkedésével már az is számított, hogy a fizetési napon ki melyik órában kapta meg illetményét, amivel rohanhatott a piacra vásárolni, ha akadt egyáltalán még valami. Az államvasutak központi beszerzéssel és beszerzési áron való értékesítéssel, részletfizetéssel próbált segíteni munkavállalóin, aminek egyik eszköze a MÁV Konzum volt. A havi jelentésekben rendszeresen szerepelt, hogy a kenyérfejadagokon kívül mikor milyen alapanyagot, zöldséget vagy gyümölcsöt sikerült szétosztani a vasutasok között.¹²² 1946 nyarán sikerült némi UNRRA-csomaghoz is hozzájutnia a MÁV-nak, amiből fejenként 40 dkg zsírt, 25 dkg cukrot és 1 halkonzervet kaptak a vasutasok. Miskolcon ezt még megtoldották saját bevásárlásból 5 dkg káposztával, gyümölcs, paprika, uborka, tök és dinnye szétosztásával.¹²³

A másik eszközt a nagyobb szolgálati helyeken felállított üzemi konyhák jelentették, amelyeken legalább a napi egy tál meleg ételt biztosítani tudták a vasutasoknak. A reménytelennek tűnő helyzetben a földműves, gazdálkodó munkához értő vasutasok földeket béreltek ki vagy utaltattak ki maguknak a törvényhatóságokkal, ahol saját ellátásukra kertészetet vagy állatfarmot állítottak fel. A miskolci fűtőház beosztottjai például a hejőcsabai téglagyár melletti elhagyott bolgárkertészetet vették birtokukba. A paraszti származású mozdonyfűtők művelték a földet, a mozdonyvezetők és lakatosok pedig a gépeket, traktort javították.¹²⁴

A fizetés elértéktelenedésére jó példa az üzletigazgatói fizetés értékállóságának alakulása. 1945. júliusi fizetése 5280 pengőt tett ki, amiből 13 kg cukrot, vagy 21 l étolajat, vagy egy öltözet ruhát lehetett vásárolni. Egy évvel később már kimondhatatlan, 3729,5 quadrillió pengőt kapott kézhez Bartha Aladár, amiért legfeljebb 1,5 kg cukrot, vagy 2 l étolajat, vagy egy nyakkendőt és 12 nadrággombot vehetett volna.¹²⁵ A stabilizációval – még ha rendkívül alacsony színvonalon is – biztosítottá vált az élelmezés, és fokozatos javulással egyre több és jobb minőségű élelmiszer került az asztalra. Ennek érdekében egészen 1948 végéig fenn kellett tartani a jegyrendszert.

A fűtés kérdése is ugyanilyen nyomasztó gondot jelentett az alkalmazottaknak és a vezetőknek egyaránt. 1945/46 terén jelentkező súlyos szénhiány miatt szó sem lehetett fűtési szén osztásáról az alkalmazottaknak, miközben az épületek hiányos tetőzete, ablakai és a fűtőrendszerek hibái amúgy is veszélyeztették

122 Az 1946. március havi jelentés például a miskolci piaci árakat is közli, értékes információt nyújtva így a helytörténetírás számára is. MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. március havi jelentése, 1946. április 7.

123 MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. július havi jelentése, 1946. augusztus 7.

UNRRA = United Nations Relief and Rehabilitation Administration. Az 1943–1947 között működött szervezett a háború során elhurcolt emberek hazaszállításában, valamint a nélkülöző polgári lakosság megsegítésében működött közre az érintett kormányokkal.

124 A MÁV Gépészeti szakszolgálatát vezették i. m. 47–49.

125 MNL OL Z 1523. 68. cs. Bartha Aladár üzletigazgató beszámolója a Miskolci Üzletvezetőség munkájáról az 1947. május 13-i üzletigazgatói értekezleten.

a legyengült egészségi állapotban dolgozók immunrendszerét. Emiatt persze rendkívül sokan kénytelenek voltak szénét lopni a fűtőházakból, ami viszont az amúgy is gyenge lábakon álló közlekedést veszélyeztette. Az egyik főműhelyben 50 embert kaptak rajta szénlopáson, akik azzal védekeztek, hogy még semmilyen szénét sem kaptak fűtésre, pedig tél közepe van. Varga László, a MÁV elnöke hiába fordult a szénkormánybiztossághoz, hogy napi 50 vagon szénét engedélyezzen az alkalmazottak fűtésére felhasználni. Ráadásul még a MÁV saját készletéből kellett (volna) ellátnia a kórházakat, malmokat és a minisztériumot.¹²⁶ 1946 tavaszán még mindig nem tudtak fűtőszénét kiadni a vasutasoknak.¹²⁷ Itt is a stabilizáció hozta el a mérsékelt javulást, de a kályhaszén ára oly magas volt, hogy sokan nem tudták kifizetni még az 5-10 mázsás fejenkénti kiutalásukat sem.

A hiányos táplálkozás, a meleg ruhák és a fűtés hiánya érezhető volt a megbetegedések őszi-téli emelkedésekor is. Ehhez jött még az 1946 eleji hastífuszjárvány, amelynek a kiújulását a nyáron oltási kampánnyal próbált a MÁV megakadályozni, de kényszerítő eszköz hiányában a vasutasok többsége nem volt hajlandó beoltatni magát. A szolgálati helyiségek és a járművek fertőtlenítését mozgó osztagokkal oldották meg, amelyek Cresol és Neocittal oldatos szerekkel végezték a féreg- és élősködőirtást.¹²⁸ 1946 őszén Hejőcsabán és Alsózsoltán lépett fel kiütéses tífuszjárvány, mindkét község cigánytelepét közegészségügyi zár alá helyezték, és a telep lakóit fertőtlenítették, a betegeket kórházba vitték.¹²⁹ 1946 végéig a kötszer- és gyógyszerellátás is akadozott, néha hónapokig nem lehetett hozzájutni különösen a cukorbetegeknek használt inzulinhoz, vagy a bőr- és nemi betegségekre alkalmazott antiluetikus gyógyszerekhez.¹³⁰

Összegzés

A fenti oldalakon igyekeztünk bemutatni a MÁV Miskolci Üzletvezetőségének II. világháborút követő újjáépítési periódusát. A főbb üzemviteli nehézségek bemutatásával, az egyes mutatók olykor talán túl részletes elemzésével kívántuk érzékeltetni, hogy az ország ipari és gazdasági szempontból is egyik igen fontos régiójának közlekedése hogyan indult újra a totális pusztítás után, és milyen kihatással volt az országra.

Az egyik legjobban sérült pályahálózattal bíró Miskolci Üzletvezetőségen jelentős – elsősorban áruszállítási – forgalom zajlott, ami tovább nehezítette

126 MNL OL Z 1523. 67. cs. 1946. január 7-i üzletigazgatói előértekezlet.

127 MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. március havi jelentése, 1946. április 7.

128 MNL OL Z 1523. 68. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. november havi jelentése, 1946. december 4.

129 MNL OL Z 1523. 68. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. október havi jelentése, 1946. november 9.

130 MNL OL Z 1523. 67. cs. Miskolci Üzletvezetőség 1946. július havi jelentése, 1946. augusztus 7.

az amúgy is hatalmas erőfeszítéseket kívánó pálya-helyreállítási és karbantartási munkákat. A jóvátételnek köszönhetően a legnehezebb vonatok közlekedtek a Miskolcra és Miskolcra vezető sínpárokon, amiben nem jelentett valódi segítséget a borsodi szénbányák közelsége, tekintve a bányászott szén alacsony fűtőértékét. A rossz minőségű szén ráadásul gyakran okozott forgalmi nehézséget, akadályt, ahogy a szolgálatképtelenségek alakulásából is jól kivehető. Az igen vontatottan javuló menetidők, valamint a gyakori késések miatt az elégedetlen utasok, munkások néhány esetben a vasutasokon töltötték ki dühüket, elkeseredettségüket.

A hátráltató tényezők ellenére mégis jelentős eredményeket tudtak felmutatni a Miskolci Üzletvezetőség alkalmazottai, hiszen megfeszített munkával 1946 nyarára minden vasútvonalat járhatóvá tettek, és ha megingásokkal is, de fokozatosan javultak az áru- és személyszállítás mutatói. Ehhez természetesen súlyos áldozatokat kellett vállalnia – az ország lakosságával együtt – a vasutasoknak. Nélkülözésben, éhezésben sorstárs volt a vasúti alkalmazott a gyáripari munkással, közalkalmazottal, bányással és földművessel egyaránt.

Felhasznált szakirodalom és források

- Bory Endre: A hazai vasutakon elért menetrend szerinti sebességek történeti áttekintése. In: Vasúthistória Évkönyv. Szerk. Mezei István. 1992. 403–413.
- Erdmann Gyula – Pető Iván (szerk.): Dokumentumok a magyar szénbányászat történetéből, 1945–1949. Budapest, 1975.
- Észak-Magyarország, 1948. V. évfolyam, 181. szám, augusztus 10. 4.
- Észak-Magyarország, 1948. V. évfolyam, 231. szám, október 5. 5.
- Halas György: Vörös lámpák az utolsó kocsin. Budapest, 1991.
- Halassy Géza: Az MN Műszaki Főnökség és jogelődjének története, 1944–1980. Kézirat. Budapest, 1985.
- Kopasz Károly: Téli közlekedés. Közlekedési Közlöny. Különszám az I. Országos Vasúti Üzemi Kongresszusról. Budapest, 1946. 11–14.
- Közlekedési Közlöny 1945/1. 1.
- Közlekedési Közlöny 1945/9. 371–373.
- Közlekedési Közlöny 1945/12. 385.
- Közlekedési Közlöny 1946/8. 36.
- Közlekedési Közlöny 1946/24. 356.
- Közlekedési Közlöny 1946/37. 475.
- Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL) vonatkozó fondjai
- MÁV Dokumentációs Központ és Könyvtár. Miskolci Üzletvezetőség beszámolója, 1945.
- Mezei István (szerk.): A MÁV Gépészeti szakszolgálatát vezették: Tölgyes Lajos és Varga Jenő. Budapest, 2004.
- Mohay László – Bory Endre – Fojtán István: A miskolci fűtőház története. Budapest, 2003.

Molnár Pál: A dolgozó Honvéd. Hadtörténelmi Közlemények 1955/3-4. 267-303. Országgyűlési Napló. 1947-1949. III. kötet. Budapest, 1948. 162-163.

Pálmány Béla (szerk.): Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945-1949). Budapest, 1981.

Péterffy Gergely: A Dél-Dunántúl vasúti közlekedése a II. világháború után. In: Mozaikok a 18-20. századi magyar és egyetemes történelemből. Szerk. Ballabás Dániel. Eger, 2017. 181-204.

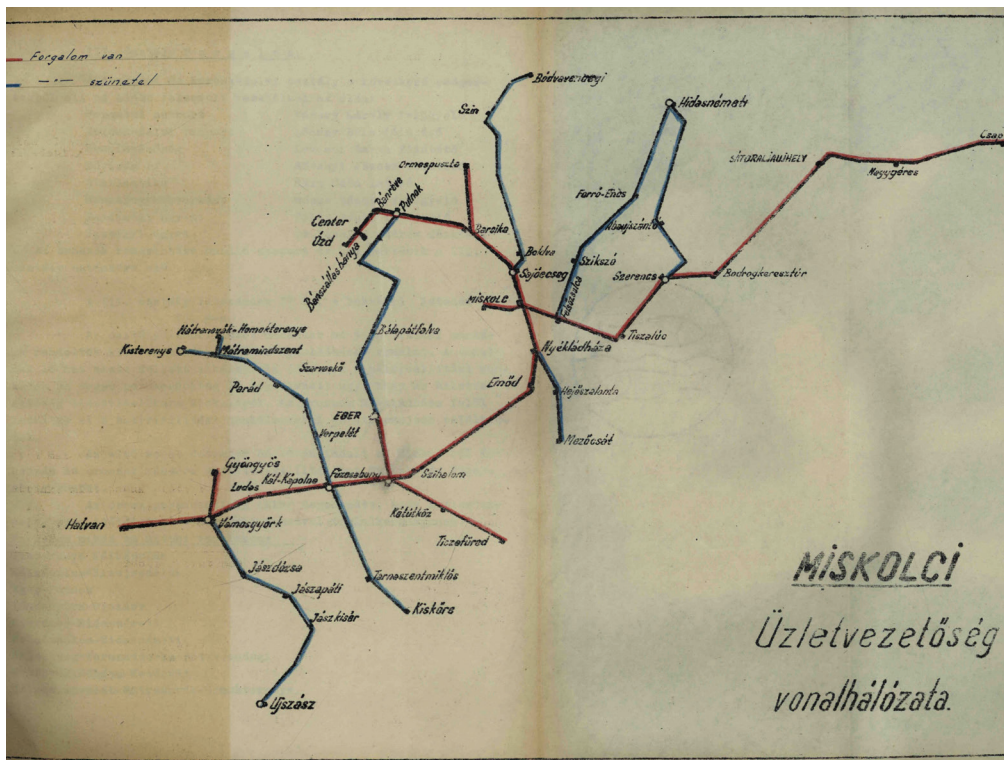
Péterffy Gergely: A vasúti közlekedés újraindításának nehézségei a II. világháború után. Pályaállapot – járműpark – szénhelyzet. In: Trauma és válság a századfordulón. Szerk. Bartók Béla. Eger, 2015. 1-15. https://uni-eszterhazy.hu/public/uploads/peterffy-gergely-a-vasuti-kozlekedes-ujrainditasanak-nehezsegei-a-ii-vilaghaboru-utan-palyaallapot-jarmupark-szenhelyzet_56a72937d4ad4.pdf Letöltés ideje: 2019.12.30.

Péterffy Gergely: Vasutas hétköznapiak a II. világháború után, 1945-1948. In: Studia Comitatus 36. Szerk. Véri Dániel. Szentendre, 2018. 136-175.

Varga László: Helyzetkép az Államvasutakról. Közlekedési Közlöny 1946/2. 9-10.

Mellékletek

1. kép: Miskolci üzletvezetőség vonalhálózata, 1945. július. (MÁV Archívum)



2. kép: Étszolgálatos kocsi a Keleti pályaudvaron (Index fórum)



3. kép: „Kulturvonat” hálókocsija (Index fórum)

